BUNGA RAMPAI LAWATAN SEJARAH REGIONAL

MENELUSURI JEJAK SEJARAH MARITIM DI PANTAI UTARA JAWA TENGAH

Bunga rampai ini merupakan kumpulan karya ilmiah para siswa dan guru SMU/SMK/MA dari Jawa Tengah, Jawa Timur dan DIY, yang diseleksi dalam lawatan sejarah regional BPNB DIY dengan tema “Menelusuri jejak maritim di pantai utara Jawa”. Uraian mengenai sejarah maritim juga ditulis oleh 2 narasumber dari departemen sejarah, Universitas Gadjah Mada. Peserta menguraikan rangkaian peristiwa mengenai aktivitas maritim masa lampau hingga saat ini di pantai utara Jawa dari perniagaan, diplomasi hingga ketahanan wilayah. Aspek sosial, ekonomi, politik dan budaya menjadi isu yang diangkat dalam tulisan mereka. Sementara itu, artikel pengantar dari narasumber mengingatkan akan pentingnya wilayah pesisir bagi Indonesia untuk mewujudkan poros maritim dunia dalam beberapa aspek. Selain itu, mengungkap pusaka bahari yang dimiliki Indonesia baik yang bersifat **tangible** maupun **intangible,** dengan harapan diwaktu yang akan datang Indonesia mampu memanfaatkan seluruh potensi pusaka tersebut dalam mewujudkan poros maritim dunia. Semoga bunga rampai ini bisa bermanfaat, dan selamat membaca!

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

BUNGA RAMPAI LAWATAN SEJARAH REGIONAL MENELUSURI JEJAK SEJARAH MARITIM DI PANTAI UTARA JAWA TENGAH

BUNGA RAMPAI LAWATAN SEJARAH REGIONAL

MENELUSURI JEJAK SEJARAH MARITIM DI PANTAI UTARA JAWA TENGAH

(TEGAL-PEMALANG-PEKALONGAN, 24-27 MEI 2016)

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

BUNGA RAMPAI LAWATAN SEJARAH REGIONAL :
MENELUSURI JEJAK SEJARAH MARITIM DI PANTAI UTARA JAWA TENGAH

Buku ini merupakan kumpulan makalah terbaik yang dilombakan dalam Lawatan sejarah Regional Balai Pelestarian Nilai Budaya D.I. Yogyakarta tahun 2016

Editor : **Darto Harnoko**

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
BALAI PELESTARIAN NILAI BUDAYA (BPNB)
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

BUNGA RAMPAI LAWATAN SEJARAH REGIONAL :
MENELUSURI JEJAK SEJARAH MARITIM DI PANTAI UTARA JAWA TENGAH

Oleh : Darto Harnoko (Editor)

Disain Sampul : Indra Fibiona

Penata Teks : Indra Fibiona

Diterbitkan pertama kali oleh Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB)
Jl. Brigjend Katamso 139 Yogyakarta
Telp: (0274) 373241, 379308 Fax : (0274) 381355

Darto Harnoko (Ed.) **Bunga Rampai Lawatan Sejarah Regional : Menelusuri Jejak Sejarah Maritim di Pantai Utara Jawa Tengah**

iii + 109 hlm.; 16 cm x 23 cm

ISBN : -

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan YME, karena atas perkenan-Nya, buku ini telah diterbitkan oleh Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta. Tulisan dalam sebuah buku tentunya merupakan hasil proses panjang yang dilakukan oleh penulis (peneliti) sejak dari pemilihan gagasan, ide, buah pikiran, yang kemudian tertuang dalam penyusunan proposal, proses penelitian, analisis data hingga menghasilkan karya ilmiah untuk kepentingan akademik dan lainnya. Tentu banyak kendala, hambatan, dan tantangan yang harus dilalui oleh penulis guna mewujudkan sebuah tulisan menjadi buku yang berbobot dan menarik.

Buku tentang Bunga rampai ini merupakan kumpulan karya ilmiah para siswa dan guru SMU/SMK/MA dari Jawa Tengah, Jawa Timur dan DIY, yang diseleksi dalam lawatan sejarah regional BPNB DIY dengan tema "Menelusuri jejak maritim di pantai utara Jawa". Uraian mengenai sejarah maritim juga ditulis oleh 2 narasumber dari departemen sejarah, Universitas Gadjah Mada. Peserta menguraikan rangkaian peristiwa mengenai aktivitas maritim masa lampau hingga saat ini di pantai utara Jawa dari perniagaan, diplomasi hingga ketahanan wilayah. Aspek sosial, ekonomi, politik dan budaya menjadi isu yang diangkat dalam tulisan mereka. Sementara itu, artikel pengantar dari narasumber mengingatkan akan pentingnya wilayah pesisir bagi Indonesia untuk mewujudkan poros maritim dunia dalam beberapa aspek. Selain itu, mengungkap pusaka bahari yang dimiliki Indonesia baik yang bersifat tangible maupun intangible, dengan harapan diwaktu yang akan datang Indonesia mampu memanfaatkan seluruh potensi pusaka tersebut dalam mewujudkan poros maritim dunia.

Oleh karena itu, kami sangat menyambut gembira atas terbitnya buku ini. Ucapan terima kasih tentu disampaikan kepada para penulis dan semua pihak yang telah berusaha membantu, bekerja keras untuk mewujudkan buku ini bisa disebarluaskan kepada instansi, lembaga penelitian, lembaga pendidikan, peserta didik, hingga masyarakat secara luas. Akhirnya, ‘tiada gading yang tak retak’, buku inipun tentu masih jauh dari sempuna. Oleh karenanya masukan, saran, tanggapan dan kritikan tentunya sangat kami harapkan guna peyempurnaan buku ini. Namun demikian harapan kami semoga buku ini bisa memberikan manfaat bagi siapapun yang membacanya.

Editor

Darto Harnoko

DAFTAR ISI

ARTI PENTING PESISIR DALAM MEWUJUDKAN INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA

Uji Nugroho W., M.A.[1]
(Departemen Sejarah FIB UGM)

A. Pengantar

Ada banyak alasan untuk mengatakan mengapa kegiatan Lawatan Sejarah dengan tema maritim ini penting. Salah satunya—berdasarkan kacamata pengajar sejarah—kegiatan ini dapat dapat memperluas cakrawala tentang ilmu sejarah yang tidak harus berkutat pada perang, orang atau peristiwa besar, tragedi maupun perebutan kekuasaan semata. Sejarah juga juga melingkupi berbagai aktifitas manusiawi seperti urusan ekonomi; masalah sosial; persoalan kesehatan; isu kebudayaan; dan sebagainya.

Adapun lawatan sejarah yang bertemakan maritim kali ini dihelat di seputaran Pekalongan, Tegal dan Pemalang, ketiganya merupakan wilayah pesisir. Di sini terdapat pelabuhan dan kantong-kantong pemukiman nelayan, meskipun pelabuhan yang ada kalah ramai dibanding dibandingkan dengan Semarang, begitupula soal perikanan yang masih dalam taraf lumrah seperti kondisi rata-rata yang umun terjadi ditempat lain. Jika demikian, apa istimewanya, apa pentingnya?

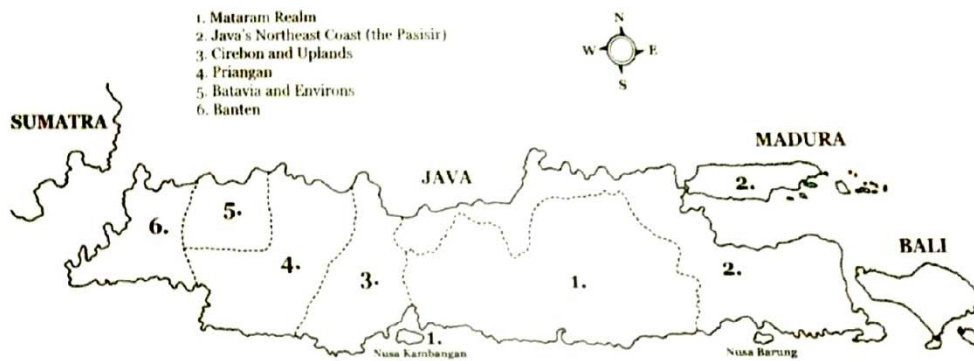
Tulisan ini merupakan pemantik diskusi dengan menafsirkan akan arti penting pesisir secara luas dalam membangun Indonesia sebagai poros maritim dunia. Leonard Blussé, professor sejarah yang sangat berpengaruh dari Belanda, mengilustrasikan strategi VOC dalam mengalahkan Maratam ibarat orang makan pisang, dikuliti satu persatu dari luar sebelum dimakan buahnya. Dalam konsep madala atau lingkaran konsentris Jawa, wilayah kerajaan Mataram terdiri dari lingkaran-lingkaran dengan pusat yang disebut *Negaragung*. Lingkaran selanjutnya, secara berturut-turut, disebut *Kuthanagara*, *Mancanegara* dan *Pesisir*. Untuk menaklukan pusat kerajaan yang pertama kali dilakukan adalah melepaskan ikatan pesisir dari pusatnya.

Gagasan ini menarik, terlepas dari persoalan benar dan salah, untuk memperlihatkan bagaimana wilayah pesisir utara Jawa dapat menentukan perkembangan yang lebih luas. Lebih sari itu, setelah wilayah pesisir lepas, kekauasaan lokal menjadi sangat berorientasi ke dalam, sangat agraris dan berbarengan dengan itu kekuasaan lokal tak sanggup lagi menyaingi hegemoni kekuasaan Barat (VOC) yang memainkan peran peran penting dan memiliki kekuatan besar di bidang maritime. Terinspirasi oleh Leonard Blussé, essay sederhana ini berusaha menyajikan tafsir kebudayaan atas persitiwa dan fakta sejarah untuk memahami arti penting wilayah pesisir utara Jawa (*Java's north coast*) khususnya bagian barat.[2]

---

[1] Narasumber dalam Lawatan Sejarah Regional BPNB DIY 2016

[2] Adapun pesisir utara Jawa bagian barat yang dimaksud di sini adalah wilayah yang kemudian dikenal sebagai karesidenan Pekalongan yang meliputi Brebes; Tegal; Pemalang; Pekalongan dan Batang.

Peta Administratif Jawa Dibawah VOC

Sumber:
Hui, Kian Kwee, *The political economy of Java's northeast coast, c. 1740-1800: elite synergy*

B. Pesisir dalam Arus Perubahan Jaman

Transisi kekuasaan di Jawa setelah periode negara-negara klasik (Majapahit, Angkor) bergerak dari pesisir utara (Demak) menuju ke pedalaman (*hinterland*) Pajang dan Mataram yang kemudian terbagi menjadi kasunanan dan kasultanan. Ketika pusat kekuasaan telah berpindah ke pedalaman, pesisir menjadi *periphery* atau wilayah pinggiran. Proses ini berjalan beriringan dengan kedatangan bangsa Eropa ke kepulauan nusantara. Menariknya, usia pusat kekuasaan Jawa yang berada di pedalaman lebih lama dari pada yang berada dipesisir. Banyak yang kemudian memahami bahwa telah terjadi perubahan orientasi dari laut ke darat, ada pula yang menterjemahkannya kedadlam dikotomi tradisi maritim dan tradisi agraris, yang satu berburu ikan satunya lagi bercocok tanam. Barangkali persoalan ini perlu direorientasi untuk menyambut kelahiran suatu era ketika Indonesia menjadi poros maritim dunia.
Pada masa VOC, Jawa dibagi menjadi enam wilayah administratif, urut dari barat, meliputi: Banten; Batavia dan *omelanden* (wilayah sekitar Batavia); Priangan; Cirebon; Mataram (Jawa tengah bagian selatan) dan Pesisir (Jawa tengah bagian utara).

Pesisir utara Jawa, yang jika dikira-kira membentang dari Brebes hingga Blambangan ditambah dengan Madura, adalah wilayah yang sangat penting karena memangku panjangnya laut Jawa. Laut ini merupakan laut inti (*sea core*) yang berada ditengah-tengah untaian kepulauan nusantara yang menghubungkan pusat perdagangan internasional di semenanjung Malaka dengan sumber komoditas utama di kepulauan timur Indonesia.

Sejumlah catatan awal yang mengkonfirmasi kondisi wilayah pantai utara Jawa salah satunya diberikan oleh Tome Pires, seorang pelancong berkebangsaaan portugisyang melakukan arung samudra pada ke-16. Gambaran Pires menunjukan bahwa pada abad ke-15 di pesisir utara Jawa, dari Cirebon ke timur terdapat sejumlah pelabuhan yang memiliki perhubungan dengan daerah pedalaman. Diantara pelabuhan itu terdapat di Tegal (Teteguall), kota yang cukup ramai dengan penduduk yang diperirakan

sebanyak 1500 jiwa, walaupun jumlah ini masih lebih kecil jika dibanding dengan Cirebon, Jepara, Semarang, dan Tuban kota pelabuhan yang juga disebutkan oleh Pires dalam Suma Oriental. Tegal memiliki posisi penting secara ekonomi sebagai pusat lumbung beras, dan juga penting bagi transportasi dan distribusi karena adanya sungai yang digunakan untuk mengangkut orang maupun barang: baik dari atau menuju pesisir.Wilayah pesisir bagian barat ini menerima kekuasaan Demak dan memiliki kepatuhan terhadap sultan. Masih menurut Pires, saudara Pate Rodin tinggal di wilayah ini.

Raffles dalam *History of Java* menggambarkan wilayah ini sebagai tempat yang prospektif. Hal senada dikemukakan orang Inggris lainnya, John Joseph Stockdale, yang menyebut bahwa terdapat banyak Bandar perdagangan di sepanjang pantai utara yang pelabuhannya ramai dan lebih terkenal dari pada pesisir selatan Jawa yang tidak banyak diketahui. Selain kehidupan pelabuhan dan perdagangan, Raffles memuji kekayaan laut pantai utara Jawa yang kaya akan ikan dan biota laut lainnya karena kelimpahan nutrisi sebagai sumber makanan ikan yang dibawa oleh aliran sungai dari pegunungan, dan sinar matahari yang dapat masuk dalam relung laut. Oleh karenanya, selain berperan dalam perdagangan, masyarakt pesisir juga diuntungkan dengan kekayaan hasil laut.

Pada abad ke-19, pelabuhan di Pekalongan dan Tegal difungsikan sebagai pelabuhan ekspor dengan status sebagai *kleine haven* atau pelabuhan kecil. Sebagai bagaian dari rute perdagangan *interinsular* pelabuhan-pelabuhan ini juga dapat disinggahai baik oleh kapal yang melakukan pelayaran domestik maupun ke luar negeri. Meskipun jumlahnya tidak terlalu signifikan untuk ukuran pelayaran lintas Negara. Menilik perkembangan pelabuhan dapat diketahui bahwa wilayah pesisir jawa bagian barat bukanlah jenis pelabuhan yang terlalu ramai.

Di sepanjang utara Pulau Jawa terdapat Batavia, Semarang dan Surabaya yang merupakan pusat perdagangan skala besar, dan ada pula Cirebon yang difungsikan lebih efektif untuk pelayaran dan perdagangan besar. Adapun perkembangan suatu pelabuhan, selain disebabkan karena letak geografisnya yang strategis, misalkan tanpa pesaing; dijalur padat dan aman, bisa juga karena komoditas yang dihasilkan atau didistribusikan. Wilayah pesisir utara Jawa bagian barat, memiliki daerah penyangga yang menghasilkan berbagai komoditas agraris seperti beras, gula—tebu, dan Kopi. Oleh karenanya pelabuhan yang ada sangat menguntungkan bagi distribusi komoditas agrarian yang dihasilkan wilayah pedalaman.

Peta Karesidenan Pekalongan
(Pesisir Utara Jawa Bagian Barat)

Sumber: Anton Lucas, *One Soul One Struggle*

C. *Adoh Ratu Cedhak Watu*

Budaya pesisir memiliki kekhasan yang membedakannya dengan kebudayaan di pedalaman. Dalam hal ini, barangkali ada benarnya juga pendapat Kuntowijoyo, sejarawan UGM, yang menggambarkan perbedaan ini melalui musik. Menurutnya gamelan keraton Solo dan Jogja dimainkan dengan lembut mengalun pelan, sedangkan musik di pesisir jauh terdengar ritmis dan dinamis. Dangdut pantura saat ini pun terkenal dengan tetabuhan ketipung dan kendang yang penuh sentakan, menghebohkan. Mungkin juga penggambaran ini dapat dilengkapi dari corakragam batik. Di Pekalongan selain kaya ragam warnanya juga cerah-meriah, sedangkan batik Jogja warnanya cenderung seragam: coklat kusam. Warna yang bagi sebagian orang menggambarkan warna pribumi dan warna petani, seperti kata *banyolan* lama, supaya *awet reget-e* (awet kotornya).

Adrian Vickers, sejarawan Australia, menggunakan istilah peradaban pesisir untuk merekam "prinsip interaksi yang dinamis, atau pergerakan dan kreasi aktif heterogenitas". Seperti musiknya, pesisir adalah wilayah terbuka yang dinamis dan banyak gerak (pedagang memiliki mobilitas tinggi dibanding petani). Wilayah ini merupakan saling silang budaya dimana satu dengan yang lain saling berinteraksi secara leluasa. Agama umumnya menyebar melalui pesisir sebelum berkembang kemana-mana. Komposisi penduduk di pesisir cenderung heterogen. Di Pekalongan dengan mudah dapat ditemui komunitas Tionghoa, dan Arab yang hidup bertetangga dengan orang Jawa. Pesehubungan yang leluasa seperti ini memberi sumbangan berharga bagi integrasi Indonesia yakni *lingua franca*, sebagai perantara komunikasi efektif yang mampu menjebatani keragaman bangsa Indonesia. Bahasa Melayu pasar sebagai *lingua franca* memilki akar dari bahasa yang berkembang di Riau kepulauan dan menyebar luas ke seluruh nusantara terutama melalui perdagangan. Salah satunya adalah prasasti Sojomerto yang terletak di dekat Pekalongan, yang merupakan merupakan prasasti berbahasa melayu.

Ciri lain dari kehidupan di pesisir adalah kuatnya iklim usaha, kewirausahaan atau kepialangan. Perdagangan maupun kepialangan adalah aktifitas dan usaha penting bagi ekonomi pesisir. Wilayah pantai utara Jawa

bagian barat memiliki daerah penyangga yang memproduksi banyak komoditas eksport hasil pertanian atau perkebunan. Dalam sejumlah peperangan di awal era modern, wilayah ini berperan penting sebagai pemasuk bahan makanan. Bahkan ketika Demak melakukan serangan terhadap Portugis, salah satu strategi mereka adalah dengan menghentikan pelayaran dari Tegal, Pekalongan dan pelabuhan lainnya ke Malaka untuk memutus pasokan beras kepada musuh. Begitupula ketika Sultan Agung menyerang Batavia, wilayah ini juga difungsikan sebagai penyangga logistic perang.

Ketika sistem tanam dan diteruskan dengan politik pintu terbuka menjadi agenda politik penjajahan, perkebunan (*ondernaming*) maupun Pabrik (*Cultuur Maatschappij*) banyak bermunculan di wilayah ini. Karena adanya sejumlah perbedaan kondisi geografis, komoditas penting yang dihasilkan juga beragam sepeti gula, kina, kopi, karet, kapas dan cacao. Anton Lucas sejarawan yang meneliti mengenai peristiwa tiga daerah pada masa revolusi mengomentari posisi para pejabat di wilayah ini sebagai pejabat dan pedagang. Akar-akar peran ekonomi dari para bupati atau pangreh praja lainnya dapat ditelusuri jauh dari jaman kompeni (VOC). Inilah yang dilihat Blusse sebagai menguliti pisang.

Antara tahun 1680an hingga 1720an, VOC banyak menggantungkan bisnisnya kepada kiprah dari para bupati (*regents*) di wilayah pesisir karena VOC tidak mampu menembus dominasi kuat bisnis dan kepialangan dagang para bupati dan Tokay Tionghoa di wilayah ini. Bahkan ketika wilayah ini masih berada dalam control langsung Mataram. Dalam hal ini para bupati selayaknya para tokay berperan sebagai perantara. Untuk memperoleh suplay hasil daerah pantai utara Jawa seperti beras, kayu dan garam, VOC menjual tekstil india dan opium melalui mereka. Perlahan VOC semakin menuntut banyak dengan meminta pula para bupati menyediakan tenaga kerja gratis untuk kepentingkan ini, VOC harus membayar para bupati dua kali lipat dari yang biasa mereka bayarkan.

Memasuki awal abad ke-18, VOC mencoba meluaskan model bisnisnya yakni dengan menyewa tanah atau desa untuk mengembangkan komoditas indigo (tarum/*blau*). Mulanya, usaha ini tidak begitu berhasil, barangkali karena indigo termasuk tanaman yang rewel: butuh banyak perawatan dan membutuhkan banyak air, oleh karenanya rakyat tidak begitu tertarik untuk membudidayakan tanaman ini dan lebih memilih bersawah atau bekerja di kebun tebu. Untuk mempromosikan penanaman indigo Kompeni kemudian mengggandeng para bupati dengan menjanjikan imbalan 5/8 rijkdollar per pikul indigo kering. Langkah semacam ini cukup berhasil. Meskipun demikian, Kopi malah menjadi tanaman popular di wilayah ini, kopi memang komoditas menguntungkan di pasar Eropa yang naik daun di akhir abad ke-17 yang rantai bisnisnya dikuasai oleh pedagang Turki dan Yaman. Bupati Pekalongan Jayadiningrat adalah salah seorang yang paling awal mencoba membudidayakan komoditas ini. Usahanya dipayungi keberuntungan karena ternyata dari banyak percobaan hanya tanah Pekalongan dan Banyumas yang cocok untuk ditanami kopi. Dengan sedikitnya pesaing dalam penanaman kopi,

Penguasa Pekalongan ini semakin meneguhkan posisinya sebagai *political-entrepreneur*.

Jayadiningrat dan trahnya adalah ilustrasi sempurna dari kehidupan para bupati pesisir. Ia memiliki saudara laki-laki bernama Puspanegara yang berkuasa di Batang dan Wiradesa; saudara lainnya bernama Tirtawijaya menjadi penguasa Sidayu. Adapun anak Jayadiningrat bernama Tirtanata yang juga merupakan menantu dari susuhunan kemudian menjadi Bupati Tegal apad 1725—26. Para bupati lainnya juga memiliki relasi yang serupa. Misalkan bupati Tegal, Pemalang, dan Brebes pada pertengahan abdad ke-18 berasal dari keturunan Sindureja, Patih Mataram. Hal ini sebenarnya menunjukan relasi antara pesisir dan pusat kerajaan, hubungan antara penguasa dengan para vasalnya yang harus memelihara kesinambuangan kekuasaan dengan penguasa pusat, penguasa lokal lainnya.

Pada dasarnya para bupati pesisir berperan sebagai generator ekonomi bagi kerajaan. Mereka memiliki kewajiban untuk mengumpulkan pajak dan menyerahkannya kepada kerajaan. Untuk mengangkat bupati adalah kewenangan mutlak raja. Ia akan memilih orang-orang yang mampu memberikan lebih banyak keuntungan dalam bentuk pajak maupun hadiah-hadiah. Untuk mengikat loyalitas para bupati, raja memainkan politik pengawasan yang ketat. Ketika para bupati pesisir menjadi lebih kuat, dikhawatirkan akan membentuk kekuasaan baru atau beraliansi dengan pihak luar. Msalkan sultan Agung pernah memberlakukan peraturan yang melarang para bupati dan rakyat pesisir untuk bekerjasama dengan Kompeni. Sejumlah pelabuhan penting di pesisir kemudian ditutup, jika ada kapal yang melanggar ditenggelamkan dengan cara di Bakar. Oleh karena itu, wilayah pesisir lebih kerap menjadi *subject control* kekuasaan pusat.

Dekade keempat abad ke-18 menjadi titik balik dalam sejarah pesisir utara Jawa. Di pusat kerajaan terjadi pergolakan dengan adanya serangan Trunajaya atas keraton Plered yang memaksa dilakukannya pemindahan kekuasaan ke Kartasura. Drama belum berakhir karena setelah geger pecinan di Batavia, kerusuhan menyebar hingga ke wilayah kerajaan dan juga menyasar Kartasura. Kelompok Tionghoa ini kemudian beraliansi dengan Raden Mas Garendi atau Sunan Kuning, cucu Amangkurat III berusia 12 tahun, yang juga melancarkan perlawanan terhadap Mataram. Untuk memadamkan pemberontakan, Pakubuwana meminta bantuan VOC dan setelah para pemberontak dapat ditaklukan, giliran VOC menuntuk bayaran atas bantuan yang diberikan. Bayaran itu berupa kompensasi yang sangat mahal yakni wilayah pesisir.

Mulai saat itu, Mataram kehilangan control dan pengaruhnya terhadap pesisir. Meskipun, dalam kasus di atas, kerajaan masih menerima sejumlah uang atas sewa pesisir (*standgeld*), sebenarnya mataram kehilangan jauh lebih banyak. Tidak semata-mata persoalan ekonomi, soal pemasukan kerajaan, namun lebih penting dari itu adalah orientasi yang terbentuk kemudian cenderung melihat ke dalam.

D. Pesisir Sebagai Sinergi

Cerita-cerita masa lalu mengenai pesisir Jawa bagian barat mengandung pelajaran mengenai arti penting wilayah pesisir. Seperti sejarah telah mencatat hubungan Mataram dan VOC, pesisir adalah wilayah yang mengintegrasikan laut dengan darat dan sebaliknya. Ketika VOC berada di atas angin, mereka menuntut pesisir sebagai kompensasi. Dampaknya sangat terasa bagi Mataram, begitu pesisir lepas, kerajaan tidak hanya kehilangan sumber pemasukan ekonominya, kharisma raja ikut-ikutan melorot, yang ditandai dengan menurunya loyalitas para bupati penguasa pantai. Lebih dari itu, orientasi juga berubah dari yang semula gagah menatap samudra, dapat ditafsirkan berperan dalam arus perubahan dunia, menjadi *inward looking* terlampau melihat kedalam, sibuk dengan urusan domestik sehingga mudah takut dan gampang ketinggalan kebaharuan.

Ibarat binatang, pesisir ini seperti amphibi; menjejak darat, mengarungi laut. Walaupun pesisir Jawa bagian barat bukanlah kota-kota pelabuhan besar yang terkenal, wilayah ini tetap memiliki arti penting yakni sebagai jembatan yang menghubungkan aktifitas darat dengan laut. Dari lautlah sebenarnya Indonesia dapat disatukan. Dalam hal ini pesisir bermakna sinergi yang mentautkan dua kekuatan penting bagi bangsa Indonesia: agraria dan maritim. Pada abad ke-21 ini barangkali telah banyak perubahan. Dunia maritim saat ini tentu berbeda kondisinya dengan abad ke-17. Laut tidak lagi menjadi satu-satunya sarana pengubung setelah ada berbagai pencanggihan teknologi. Meskipun demikian, laut adalah salah satu kekuatan alamiah Indonesia. Dalam hal ini sejarah wilayah pesisir memberikan contoh bahwa untuk dapat menjadi poros maritim dunia, Indonesia perlu mensinergikan kekuatan laut dan kekuatan darat.

Daftar Bacaan

Alamsyah, "Aktifitas Pelayaran di Tegal pada Abad ke-19", dalam Dhanang Respati Puguh, dkk., (eds.), 2013, *Membedah sejarah dan budaya maritim merajut keindonesiaan:Persembahan untuk Prof. Dr. A.M. Djuliati Suroyo.,* Semarang: Undip Press.

G. J. Knaap, 1996, *Shallow waters, rising tide: shipping and trade in Java around 1775*, Leiden: Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde.

Hui, Kian Kwee, 2006, *The political economy of Java's northeast coast, c. 1740-1800: elite synergy*. Leiden; Boston : Brill.

Lucas, Anton E., 1991, *One soul one struggle: region and revolution in Indonesia*, Sydney : Asian Studies Association of Australia in association with Allen and Unwin.

Nagtegaal, L. W., 1994, "Diamonds are a regent's best friend: Javanese bupati as political entrepreneurs" dalam Schutte, G.J. (Ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago,* Leiden: KITLV Press.

Pires, Tome., 2014, *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*, Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Pujo Semedi, 2003, *Close to the stone, far from the throne: the story of a Javanese fishing community, 1820s-1990s*, Yogyakarta: Benang Merah.

Raffles, Thomas Stamford, 1965, *The history of Java*. Kuala Lumpur and New York: Oxford University Press.

Stockdale, John Joseph; John Bastin, 2011, *Island of Java*, New York: Tuttle Pub.

Vickers, Adrian., 2009, *Peradaban pesisir : menuju budaya Asia Tenggara*, Denpasar: Pustaka Larasan; Udayana University Press.

PUSAKA BAHARI DI INDONESIA: DEFINISI DAN RUANG LINGKUPNYA

Dr. Abdul Wahid, M.Phil.
Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada

I. Pendahuluan

Secara geografis, Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia. Ia memiliki sekitar 13.000 gugusan pulau dengan garis panjang pantai kurang lebih 99.093 km,[1] yang juga merupakan terpanjang di dunia. Dari sudut pandang geo-politik dan ekonomi, kepulauan Indonesia dianggap memiliki posisi yang strategis karena berada di antara bentangan benua Asia dan Australia dan di perlintasan Samudra Hinda dan Pasifik. Kajian historis dan arkeologis telah membuktikan bahwa dengan kondisi geografis tersebut kepulauan Nusantara telah menjadi bagian dari dinamika sejarah global migrasi manusia Austronesia sejak periode kuno (pra-sejarah)[2] dan jaringan kegiatan perdagangan maritim dan pertukaran budaya dan agama sejak periode modern awal (Chaudhuri, 1985). Oleh karena itu, kepulauan Nusantara tidak hanya memiliki budaya dan peradaban maritim yang kuat, diantaranya ditandai dengan kemunculan berbagai kekuatan politik dan ekonomi berbasis maritim, tetapi juga sejarah panjang maritim dan berbagai peninggalannya yang luar biasa kaya.

Meski demikian, sejarah juga mencatat bahwa sejak Abad ke-16 Nusantara sebagai kekuatan maritim dunia mengalami titik balik yang dahsyat. Kedatangan bangsa-bangsa Eropa, awalnya Portugis dan Spanyol kemudian Belanda dan Inggris, secara perlahan melumpuhkan dan bahkan menghancurkan kekuatan-kekuatan politik ekonomi utama di seluruh Nusantara dan mengambil alih kedaulatan dan kekuasaan atas maritim Nusantara. Momentum inilah yang 'diratapi' oleh Pramoedya Ananta Toer lewat dalam salah satu karyanya yang berjudul 'Arus Balik' (Toer, 1995). Dalam karya tersebut, sang penulis menggambarkan keruntuhan Majapahit sebagai kekuatan utama maritim Nusantara dan 'kekuatan peradaban dari utara', telah menghentikan kontribusi Nusantara dalam 'dialog peradaban global utara – selatan'. Akibatnya, pada periode sejarah berikutnya Nusantara tidak saja kehilangan kekuatan peradaban yang bisa mengimbangi arus gelombang peradaban dari selatan; lebih buruk lagi Nusantara kemudian menjadi wilayah taklukan kekuatan maritim dari selatan, Portugis – Inggris – Belanda, yang kemudian memaksa penduduk Nusantara 'memunggungi laut' dan berkonsentrasi pada daratan, pada peradaban agraris pedalaman.[3]

---

[1] Ini merupakan perhitungan terbaru Badan Informasi Geospasial (BIG) Indonesia, yang merevisi data PBB tahun 2008 yang menyatakan garis pantai Indonesia adalah 95.181 km. Lihat tautan *http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garispantai-indonesia-capai-99000-kilometer*

[2] Seperti yang diungkap dalam dua buku Bellwood (Bellwood, 2007 dan Bellwood, Foxx & Tryon, 2006)

[3] Simak interpretasi menarik gagasan 'Arus Balik'-nya Pramoedya Ananta Toer dalam dinamika kebudayaan Indonesia oleh Hilmar Farid dalam "Arus Balik Kebudayaan: Sejarah sebagai Kritik', Pidato Kebudayaan disampaikan di Dewan kesenian Jakarta pada 10 November 2014.

Terlepas dari hancurnya basis kekuatan politik-ekonomi maritim Nusantara, dan menjadikannya sebagai pusat eksploitasi agraris utamanya Jawa, kekuatan imperialisme Belanda tidak sepenuhnya mampu menghancurkan budaya bahari dan ekonomi kelautan penduduk di berbagai kawasan pesisir Nusantara. Nelayan dan pelaut Bugis, Mandar, Madura, Jawa, Melayu, Ternate, dan suku bangsa lain tetap menjadikan laut sebagai sumber kehidupan mereka, meskipun seringkali dianggap illegal oleh otoritas kolonial yang mengklaim dirinya sebagai penguasa politik tertinggi di Nusantara. Pelayaran dan pelabuhan 'tradisional', demikian aktivitas bahari penduduk bumiputra dikategorikan oleh penguasa kolonial, tetap hidup melayari lautan Nusantara bersama-sama dengan kapal-kapal raksasa berteknologi modern milik pemerintah kolonial. Mereka juga tetap menghubungkan gugusan pulau-pulau Nusantara dan berlabuh di pelabuhan-pelabuhan kecil 'tradisional' maupun pelabuhan raksasa yang dikelola secara modern oleh pemerintah Hindia Belanda(Lapian, 1991).

Dengan demikian, bisa dikatakan bahwa sejarah maritim Nusantara sebenarnya tidak pernah mengalami keterputusan, namun sebaliknya kesinambungannya terjaga walaupun dengan alur dan dinamika yang berbeda karena kehadiran kolonialisme Belanda. Dari sudut pandang studi warisan sejarah (*heritage studies*), Indonesia tetap memiliki kekayaan yang luar biasa melimpah, yang penting dikenali dan dilestarikan oleh segenap bangsa Indonesia. Lalu apa sajakah warisan sejarah maritim Nusanatara tersebut? Sejauh mana kita sudah mengenali, memahami dan mencoba untuk melestarikannya? Lalu kendala apa saja yang ada di lapangan yang harus diatasi oleh pemerintah dan masyarakat untuk menyelamatkan warisan sejarah tersebut dan menjadikannya sebagai pusaka sejarah Indonesia? Makalah ini akan berusaha menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut. Namun sebelumnya, akan dibahas terlebih dahulu definisi dan ruang lingkup warisan sejarah maritim, dan kemudian memetakan warisan sejarah maritim Indonesia dan berbagai ancaman dan tantangan untuk menyelamatkannya.

II. Pusaka Sejarah (*Heritage*): Definisi dan Cakupan

Menurut sebagian ahli, *heritage* merupakan istilah yang cukup sulit didefinisikan. Hal ini dikarenakan dalam prakteknya para pelaku, pengamat, dan masyarakat umum seringkali memiliki pandangan berbeda tentang apa yang bisa atau tidak bisa dimasukan ke dalam kategori *heritage.* Secara etimologis, Kamus Oxford Dictionary versi daring menyebutkan bahwa kata tersebut merupakan serapan dari Bahasa Perancis kuno *heriter,* artinya warisan atau mewariskan; kamus tersebut menjelaskan bahwa *heritage* adalah: "*valued objects and qualities such as historic buidings and cultural traditions that have been passes down from previous generation*" (benda-benda dan kualitas yang bernilai seperti bangunan dan tradisi yang telah diturunkan dari generasi sebelumnya (kepada generasi sekarang).[4]

Sementara itu, secara terminologis, beberapa ahli telah memberikan definisi yang berbeda tentang *heritage.* Peter Howard, misalnya, mendefinisikannya sebagai berikut:

[4] http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/heritage

> "*Heritage is taken to include everything that people want to save, from clean air to morris dancing, including material culture and nature. It is all-pervasive and concerns everyone*." (Howard , 2003:1)
>
> (*Heritage* mencakup segala sesuatu yang ingin diselamatkan oleh orang-orang, dari udara bersih hingga tarian moor, termasuk budaya material dan alam. Ia ada dimana-mana dan berkaitan dengan semua orang).

Definisi Howard di atas, dianggap masih sangat umum dan belum mempertimbangkan kerumitan proses penetapan sebuah *heritage,* yang penuh dengan tumpang tindih klaim dan kepentingan. Sebagaimana dikemukakan oleh Turnbridge & Ashworth, pada dasarnya *heritage* adalah sebuah produk kontemporer yang dibentuk dari sejarah ('*a contemporary product shaped from history*') (Turnbridge dan Ashworth, 1996:20). Pendapat tersebut menyiratkan bahwa *heritage* bersifat subyektif dan ditentukan oleh kepentingan masa sekarang. David Harvey menegaskan bahwa *heritage* pada dasarnya merupakan konsep yang penuh dengan nilai dan kepentingan, yang berkaitan erat dengan kepentingan komodifikasi ekonomi dan kultural, yang secara intrinsik merefleksikan sebuah hubungan dengan masa lampau, terlepas bagaimana masa lampau itu dipahami dan didefinisikan (Harvey, 2001: 327-28). Berdasarkan pendapatpendapat di atas, definisi konsep *heritage* tidak semata-mata mengacu pada benda atau material bersejarah tertentu, melainkan juga mencakup proses sejarah yang bersifat material maupun non-material berdasarkan kepentingan masa sekarang dan masa mendatang.

Dalam konteks Indonesia, kata atau konsep *heritage* seringkali diterjemahkan sebagai 'pusaka sejarah'. Hal ini utamanya mengacu pada 'Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia' (*Indonesia Charter for Heritage Conservation*) yang dirumuskan oleh Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia pada tahun 2003, dan menjadi dokumen acuan bagi para pelaku dan pemerhati perlindungan warisan/pusaka sejarah Indonesia.[5] Mengikuti konvensi internasional dan literatur ilmiah, piagam tersebut menetapkan bahwa pusaka Indonesia terdiri dari tiga jenis pusaka, yaitu pusaka alam, pusaka budaya, dan pusaka saujana. Piagam tersebut menjelaskan ketiga jenis pusaka tersebut sebagai berikut: *pertama*, pusaka alam adalah hasil bentukan alam yang istimewa; *kedua*, pusaka budaya adalah hasil cipta, rasa, karsa, dan karya yang istimewa dari lebih 500 suku bangsa di Tanah Air Indonesia, secara sendiri-sendiri, sebagai kesatuan bangsa Indonesia, dan dalam interaksinya dengan budaya lain sepanjang sejarah keberadaannya; dan *ketiga*, pusaka saujana adalah gabungan pusaka alam dan pusaka budaya dalam satu kesatuan ruang dan waktu. Dari sisi bentuk dan tampilannya ketiga pusaka tersebut dikelompokan menjadi dua, yaitu pusaka berwujud (*tangible*) dan pusaka tidak berwujud (*intangible*) (Harvey, 2001: 1-2).

Menurut John Carman, pusaka sejarah yang berwujud mencakup tiga kategori besar, yaitu obyek, situs, dan lanskap atau saujana. Yang dimaksud obyek adalah benda-benda yang bisa berpindah tempat namun tetap solid,contohnya produk seni, kerajinan tangan, artefak, keramik, produk-produk logam, *ecofact*,

---

[5] Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia dan International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), "Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia" Ciloto, 2003, hlm. 1.

tulang belulang, dan sebagainya. Secara umum obyek-obyek tersebut bisa menjadi kepemilikan pribadi yang bersifat eksklusif; artinya orang maupun lembaga tertentu bisa memperoleh klaim kepemilikan atas benda-benda bersejarah tersebut. Sementara itu, situs adalah benda-benda yang tidak bisa berpindah tempat dan terikat pada lokalitas tertentu (*fixed and bounded*), sehingga kalau dipindahkan akan kehilangan makna historisnya. Termasuk dalam kategori situs ini adalah monument, candi, gedung atau arsitektur, dan sebagainya. Secara umum, benda-benda tersebut tidak bisa dimiliki oleh perorangan dan menjadi obyek pemeliharaan atau pengawasan kolektif sebuah komunitas atau negara. Terakhir, lanskap atau sujana adalah ruang terbuka yang berisikan konteks, gambaran tertentu, kluster dan kompleks monument, pola lingkungan atau bangunan tertentu, pemandangan dan lanskap peninggalan budaya dari periode sejarah tertentu (Carman, 2002: 30-32).

Selain difahami sebagai benda-benda warisan atau pusaka sejarah, beberapa literatur menyebutkan bahwa *heritage* juga bermakna sebagai proses atau aktivitas sosial (*social praxis*) yang bertujuan melindungi pusakapusaka sejarah tersebut. Aktivitas terkait *heritage* tersebut umumnya ada lima, yaitu 1) proses inventarisasi berkelanjutan warisan-warisan sejarah yang dianggap penting; 2) proses legislasi perlindungan warisan sejarah; 3) upaya peningkatan kapasitas dan profesionalisme pengelola warisan sejarah; 4) konsultasi dan partisipasi para pemangku kepentingan, dan 5) evaluasi berkesinambungan peran dan tanggungjawab para professional, stakeholder, dan pemerintah.[6]

Di banyak negara, lembaga-lembaga utama yang menjalankan fungsi *heritage* atau pemeliharaan pusaka sejarah adalah museum dan galeri seni, perpustakaan, kantor arsip, dan open air museum. Museum dan galeri seni merupakan lembaga yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan karyakarya seni, artefak, dan benda-benda bernilai sejarah lainnya. Sementara perpustakaan difungsikan sebagai lembaga penyimpan, dan pengelola produk-produk cetakan seperti buku, majalah, koran; dan non-cetakan lainnya terutama manuskrip dan dokumen visual-audiovisual. Kantor arsip pada umumnya menyimpan dokumen-dokumen arsip pemerintahan, organisasi swasta dan koleksi pribadi. Adapun open air museum merupakan lembaga yang didirikan untuk memelihara dan menjaga kelestarian sebuah lanskap atau saujana, baik itu artistektur, situs, monument, dan kawasan cagar budaya/alam lainnya. Selain keempat lembaga tersebut, seiring perkembangan teknologi informasi, dewasa ini juga telah dikembangkan konsep museum virtual yang biasanya bertujuanuntuk mengkoleksi, memelihara dan menyebarluaskan berbagai jenis informasi kesajarahan dengan tema tertentu.

III. Pusaka Sejarah Maritim Indonesia

Sebagai negara-bangsa bahari, dengan sumber daya alam dan lingkungan geografis maritim yang kaya dan melimpah tentunya Indonesia memiliki sejarah dan pusaka sejarah maritim yang juga sangat kaya. Mengikuti definisi *National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Department of Commerce* Amerika Serikat, pusaka sejarah maritim mencakup semua jenis sumber daya (*resources*) yang

[6] Seperti yang diutarakan Bob McKercher & Hilary Du Cros, "The relationship between tourism and cultural heritage" dalam buku Chon, Heung, & Wong (Eds.)(2002: 386-90).

memiliki nilai historis, kultural dan arkeologis yang memiliki nilai komersial dan kultural, baik yang bersifat berwujud maupun tidak berwujud (*tangible and non-tangible ones*). Lebih lanjut, lembaga ini menjelaskan bahwa:

> *"Maritime heritage includes not only physical resources such as historic shipwrecks and prehistoric archaeological sites, but also archival documents and oral histories. Maritime heritage can also include the stories of indigenous cultures that have lived and used the oceans for thousands of years.*[7]

(Pusaka sejarah maritime mencakup tidak hanya sumberdayasumberdaya yang bersifat fisik, seperti bangkai kapal karam dan situs-situs arkeologis prasejarah, tetapi juga dokumen-dokumen arsip dan sejarah-sejarah lisan. Pusaka sejarah maritim dapat juga mencakup cerita-cerita lokal dari kebudayaan bumiputra yang telah hidup dan memanfaatkan lautan selama ribuan tahun lamanya). Berdasarkan pengertian tersebut, pusaka sejarah maritim di Indonesia juga memiliki komponen-komponen yang bersifat bendawi berwujud, nonbendawi tidak berwujud dan lingkungan keduanya yang terikat satu sama lain sebagai saujana.

A. Pusaka Maritim bendawi dan berwujud (tangible).

Berdasarkan pengamatan langsung dan survey literatur, maka pusaka maritim yang bersifat bendawi dan berwujud yang banyak ditemukan di Indonesia diantaranya adalah;

1. **Pelabuhan, kolam pelabuhan, peti kemas, crane, timbangan, dan sejenisnya.**

   Indonesia memiliki banyak pelabuhan komersial baik yang sudah berskala internasional maupun nasional. Pelabuhan-pelabuhan komersial yang berskala internasional terletak di kota-kota utama perdagangan dan pelayaran Indonesia. Beberapa pelabuhan tersebut terletak di Jawa, diantaranya adalah Pelabuhan Tanjung Priuk dan Sunda kelapa di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Mas di Semarang, Pelabuhan Cirebon di Cirebon, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, dan Pelabuhan Cilacap di Cilacap. Selain pelabuhan-pelabuhan modern dan berskala besar tersebut, terdapat pula pelabuhan-pelabuhan kecil yang berskala nasional dan umumnya melayari jalur pelayaran domestik dan aktivitas penangkapan ikan di sepanjang pantai utara maupun selatan Jawa. Di Sumatra terdapat Pelabuhan Belawan dan Sibolga di Sumatra Utara, Pelabuhan Teluk Bayur di Padang, dan Pelabuhan Bakauheni. Seperti halnya di Jawa pelabuhan-pelabuhan kecil juga tersebar di sepanjang pantai timur dan barat pulau Sumatra. Pelabuhan besar lainnya adalah Pelabuhan Makassar di Sulawesi Selatan, Pelabuhan Banjarmasin di Kalimantan, dan masih banyak lagi lainnya. Pelabuhan-pelabuhan tersebut sebagian besar saat ini dikelola oleh Perusahaaan Negara PT. Pelindo I, Pelindo II dan Pelindo III. Pelabuhan-pelabuhan tersebut memiliki berbagai fasilitas pendukung seperti kolam pelabuhan, *crane*dan alat angkut, serta timbangan. Semua pelabuhan dan fasilitas tersebut memiliki sejarah yang panjang, yang bisa dirunut ke belakang ke masakolonial, dan bahkan sebagian pelabuhan tersebut sudah ada sejak zaman pra-kolonial.

[7] http://oceanservice.noaa.gov/facts/marheritage.html

2. Gedung-gedung bersejarah yang ada di dalam dan di sekitar pelabuhan.

Fasilitas pendukung lainnya yang bisa ditemukan di hampir semua pelabuhan komersial tersebut di no. 1 adalah gedung-gedung bersejarah yang terletak di daratan. Gedung-gedung tersebut terdiri dari gedung perkantoran, menara pengawas, gudang-gudang, dan sebagainya. Gedung dan arsitektur tersebut di sejumlah pelabuhan besar sudah dibangun sejak abad ke-19 oleh otoritas pelabuhan kolonial, sehingga memiliki makna historis yang penting. Sebagian besar gedung tersebut saat ini berada dalam kondisi yang memprihatinkan, tidak terusur dan bahkan hampir roboh. PT Pelindo hanya menggunakan sejumlah kecil bangunan-bangunan tua tersebut untuk mendukung operasinya, dan membiarkan sisanya tidak terawat.

3. Perahu, kapal, galangan kapal (dok), dan sejenisnya.

Benda-benda bersejarah lain yang juga penting di dalam dan di sekitar pelabuhan di Indonesia adalah perahu, kapal, galangan kapal, alat tangkap ikan, dan semua benda yang mengapung di perairan di sekitar pelabuhan. Indonesia memiliki khasanah perahu tradisional yang sangat kaya. Hampir di setiap pulau dan kelompok etnik pelaut memiliki corak perahu dan kapalnya sendiri. Beberapa yang sangat dikenal misalnya adalah perahu phinisi, perahu jukung, perahu layang, dan sejenisnya.

Demikiana pula halnya dengan kapal-kapal modern peninggalan masa kolonial, sebagian masih bisa ditemukan di sejumlah pelabuhan di Indonesia, meskipun kondisinya juga tidak semuanya terpelihara dengan baik. Hal yang sama juga berlaku dengan dok atau galangan kapal tempat untuk perbaikan kapal. Beberapa masih berfungsi atau difungsikan, namun sebagian lain sudah tidak terawatt atau terancam punah. Untuk yang terakhir bisa dicontohkan Pulau Onrust di kepulauan Seribu, yang merupakan bekas galangan kapal sejak zaman VOC. Dewasa ini hampir sudah tidak bisa disaksikan lagi jejaknya.

4. Bangkai kapal atau perahu dan semua benda arkeologis bawah laut

Indonesia juga dikenal memiliki kekayaan bawah laut yang melimpah berupa benda-benda arkeologis dan bangkai kapal (*shipwreck*). Bangkai kapal yang ada di Indonesia tidak hanya kapal-kapal milik pelaut atau perusahaan Indonesia semata, tetapi juga kapal-kapal internasional yang datang melayari lautan Indonesia. Indonesia merupakan salah satu mata rantai penting pelayaran dunia sejak zaman pra-kolonial, sehingga bukanlah hal yang aneh jika banyak ditemukan bangkai-bangkai kapal tua maupun modern terdampar di perairan Indonesia. Sebagian kapal tersebut memiliki muatan benda-benda bernilai ekonomis tinggi, yang kemudian dianggap sebagai peninggalan dan khasanah kekayaan arkeologi maritim Indonesia.

5. Tempat pelelangan ikan, pasar, alat-alat angkut, dan alat tangkap ikan lain.

Pusaka sejarah maritim berikutnya yang banyak ditemukan di pelabuhan dan kota-kota pelabuhan di Indonesia adalah pasar ikan, tempat pelelangan ikan, alat-alat angkut dan alat tangkap ikan lainnya

yang biasa dipergunakan oleh para nelayan. Hampir di semua pelabuhan penangkapan ikan, ditemukan pasar dan tempat pelelangan ikan, yang keberadaanya sudah sangat tua, sejak abad-abad awal nusantara. Sebagian fasilitas tersebut diperbaiki dan dikembangkan pada masa kolonial, dan juga masa kemerdekaan. Namun secara umum, kondisi dan perawatan fasilitas tersebut umumnya kurang memadai, terlebih di daerah-daerah yang jauh dari pusat kota atau pusat ekonomi utama.

6. **Arsip, buku, majalah, foto, rekaman suara, film, dan dokumen lainnya**

   Aktivitas pelabuhan dan otoritas administrasi pelabuhan pastinya meninggalkan berbagai bentuk dokumen, baik arsip, buku, foto, film, majalah, Koran, dan rekaman lain yang bersifat visual, audio, dan audiovisual. Dokumen-dokumen tersebut sangat penting artinya sebagai pusaka sejarah maritim Indonesia. Sebagian kecil saja dari dokumendokumen tersebut yang sudah disimpan di kantor-kantor arsip yang ada, sebagian besar lainnya masih di simpan oleh kantor-kantor otoirtas pelabuhan, atau kantor-kantor perusahaan swasta yang bergerak di sektor maritim di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia.

7. **Saujana dalam bentuk benteng Belanda, pemukiman nelayan, dan pantai.**

   Sejumlah kota pelabuhan di Indonesia juga memiliki kekayaan sejarah peninggalan militer kolonial Belanda dan Jepang, yang utamanya berupa benteng-benteng pertahanan. Benteng-benteng tersebut sebagian besar sudah diidentifikasi dan masuk daftar benda cagar budaya, sehingga relatif terlindungi dan terpelihara. Meski demikian, sebenarnya saujana lain yang juga penting dan hampir bisa ditemukan di semua daerah pemukiman di wilayah pesisir adalah perkampungan nelayan, dan ekologi pantai. Hanya sejumah kecil saja pusaka sejarah jenis ini yang sudah ditata dengan baik, dan disadari nilai historisnya oleh pemerintah dan masyarakat setempat. Sisanya masih belum dianggap sebagai warisan sejarah penting yang harus dirawat dan dipelihara.

B. Pusaka Sejarah Maritim non-bendawi dan tidak berwujud (intangible).

Seperti halnya pusaka sejarah pada umumnya, pusaka sejarah maritim yang tidak berwujud atau *intangible maritime heritage* memiliki definisi dan cakupan yang lebih luas dibandingkan dengan pusaka yang berwujud (*tangible*). Adapun definisi dari pusaka maritim tak berwujud tersebut bisa mengikuti pengertian umum tentang pusaka sejara htak wujud yang didefinisikan oleh UNESCO pada tahun 2003, yaitu:

> "Praktek, representasi, ekspresi, pengetahuan, keterampilan—baik berupa peralatan, obyek, artefak dan ruang kultural terkait—yang dipandang oleh komunitas, kelompok, dan terkadang, perorangan sebagai bagian dari warisan budayanya yang diturunkan dari generasi ke generasi, dan dikreasikan ulang secara berkesinambungan oleh komunitas dan kelompok sebagai respon terhadap lingkungannya, interaksi dengan alam dan sejarahnya, dan memberi mereka suatu identitas sehingga menumbuhkan rasa hormat atas keragaman budaya dan kreativitas manusia".[8]

---

[8] http://www.unesco.org/culture/ich/

Berdasarkan pengertian tersebut, pusaka sejarah tak berwujud mencakup komponen-komponen budaya dalam bidang berikut: tradisi lisan dan ekspresi, termasuk bahasa; seni pertunjukan; praktek sosial, ritual, perayaan; pengetahuan dan praktek berkaitan dengan lingkungan dan alam semesta; dan pengetahuan dan keterampilam untuk menghasilkan kerajinan tradisional. Menurut UNESCO, pada umumnya pusaka sejarah tak berwujud sangat rentan terhadap ancaman dari luar. Meski demikian, ia merupakan faktor penting dalam upaya menjaga keragaman budaya masyarakat lokal dalam menghadapi arus globalisasi. Makna penting, pusaka sejarah tak berwujud ini – demikian lanjut UNESCO, tidaklah semata karena ia merupakan manifestasi kebudayaan itu sendiri namun lebih karena kekayaan pengetahuan dan keterampilan yang diturunkan melaluinya dari satu generasi ke generasi berikutnya yang memiliki nilai sosial ekonomis yang sangat strategis. Lebih lanjut, UNESCO merumuskan empat karakteristik utama yang senantiasa melekat pada pusaka sejarah tak berwujud di manapun mereka berada, yaitu: 1) mereka bersifat tradisional, kontemporer dan pada saat yang sama juga hidup dan berkembang; 2) mereka bersifat inklusif; 3) mereka juga representatif dari masyarakat pemiliknya; dan 4) mereka senantiasa berbasis pada komunitas.

Berdasarkan konsep pusaka sejarah tak berwujud dari UNESCO di atas, maka dapat diidentifikasi dengan mudah khasanah kekayaan pusaka sejarah maritim tak berwujud yang ada di kawasan Nusantara. Khasanah tersebut setidaknya meliputi komponen-komponen pusaka sejarah maritim
berikut ini:

1. **Jaringan pelayaran nusantara, baik tradisional maupun modern (termasuk produk sejarh kolonial)**

   Sebagai negara-bangsa bahari, Indonesia memiliki sejarah peradaban maritim yang panjang, terbentang sejak periode pra sejarah hingga periode modern. Jalur pelayaran merupakan salah satu warisan sejarah terpenting dari peradaban maritime tersebut, yang terbentuk melalui aktivitas pelayaran (*seafaring*) dengan pola, intensitas, jarak, tujuan, dan lalu lintas yang teratur selama berabad-abad lamanya. Jaringan tersebut merupakan produk intelektual (*knowledge*) para pelaut, yang seiring waktu terus dikembangkan dan diwariskan secara turun temurun oleh para pelaut nusantara dari generasi yang berbeda dan kemudian pelaut juga dikembangkan oleh pelaut/pedagang internasional. Melalui jaringan tersebut pertukaran dan perdagangan antar pulau dan bahkan antar benua berlangsung secara intensif dan berkesinambungan, sehingga bisa bertahan hingga dewasa ini.

2. **Pengetahuan navigasi, keterampilan membaca angin dan cuaca, dan mendeteksi lokasi populasi ikan.**

   Para pelaut Nusantara sudah memiliki, mengembangkan, dan mewariskan secara turun temurun dari generasi ke generasi pengetahuan 'tradisional' tentang sistem navigasi samudra, kemampuan dan keterampilan membaca arah mata angina, perubahan cuaca dan rasi bintang sebagai cara untuk memandu arah dalam pelayaran mereka. Pengetahuan tersebut diperoleh melalui proses 'belajar dengan bekerja/praktek' (*learning by doing*) dan dilembagakan dalam sistem

pengetahuan lokal dan diwariskan secara lisan ke generasi berikutnya. Demikian pula halnya, pengetahuan dan keterampilan untuk mendeteksi letak populasi ikan di kalangan nelayan, juga merupakan pusaka sejarah maritim lainnya yang juga penting. Tanpa pengetahuan, teknologi dan keterampilan tersebut hampir tidak mungkin para pelaut nusantara dapat mengarungi samudra, melakukan perdagangan antar pulau dan bahkan benua, dan melakukan penangkapan ikan di samudra dalam yang jauh jaraknya dari garis pantai di mana mereka tinggal.

3. **Sistem kesyahbandaran, pengelolaan pelabuhan, dan pengaturan lalu lintas laut**

   Di beberapa kawasan Nusantara, sejumlah pelabuhan tradisional telah berkembang dan bereoperasi sejak periode-periode awal modern (prakolonial). Pelabuhan-pelabuhan tersebut telah memiliki sistem pengaturan 'administrasi' pelabuhan, pengaturan lalu lintas keluar masuk perahu dan kapal samudra, lalu lintas di sekitar pelabuhan, bongkar muat barang, sistem 'kepabeanan' (sejenis bea cukai), dan seterusnya. Semua itu merupakan warisan sejarah peradaban maritim yang penting dan strategis, walaupun tidak semuanya terdokumentasikan dengan baik dalam dokumen-dokumen tertulis. Ramai tidaknya sebuah pelabuhan tradisional sangat tergantung kepada kualitas pengelolaan pelabuhan tersebut. Sistem tersebut merupakan bagian dari pengetahuan tradisional yang sebagian kemudian dikembangkan dan dipertahankan dalam sistem pengelolaan pelabuhan modern yang diperkenalkan oleh pemerintah kolonial Belanda.

4. **Teknologi dan keterampilan membuat dan memperbaiki perahu**

   Barangkali inilah pusaka sejarah maritim tak berwujud yang paling dikenal masyarakat luas. Banyak literatur telah mengungkapkan kemampuan dan keahlian para nelayan Nusantara dalam membuat perahu dan kapal 'tradisional'. Beberapa suku bangsa di Nusantara yang berdomisili di pesisir pantai seperti suku bugis, Jawa, Madura, Banjar, Melayu, Ternate, dan seterusnya hingga ke Papua memiliki tradisi pembuatan perahu yang khas dan hanya dimiliki dan dikembangkan oleh masyarakat setempat. Keterampilan dan penguasan teknologi pembuatan kapal tersebut juga diwariskan secara turun temurun dan telah bertahan berabad-abad lamanya hingga saat ini. Kemajuan teknologi pembuatan kapal modern, tidak sepenuhnya menggusur keberadaan dan posisi teknologi pembuatan kapal dan perahu tradisional tersebut. Beberapa perahu tradisional bahkan sudah dianggap sebagai ikon peradaban maritime nusantara, contoh terbaik adalah kapal *phinisi*.

5. **Teknologi penangkapan ikan, pengetahuan dan teknik pengolahan dan pengawatan ikan, dan teknik pengolahan ikan untuk konsumsi.**

   Masyarakat pesisir Nusantara yang umumnya bekerja sebagai nelayan dan dikenal karena keberaniannya mengarungi lautan samudra untuk menangkap ikan di wilayah-wilayah yang jauh letaknya dari garis pantai, walaupun hanya dengan menggunakan perahu tradisional. Teknik dan teknologi penangkapan ikan yang mereka kembangkan juga sangat beragam dan kaya, semuanya ditemukembangakan dan diwariskan secara

turun temurun sebagai kekayaan kultural mereka. Selain teknologi penangkapan ikan, Nelayan nusantara juga telah mengembangkan sistem pengolahan ikan dan sumber daya hayati laut lainnya secara tradisional. Beberapa contoh adaah teknik pengasinan ikan, pembuatan trasi, pengawetan tripang, dan pembuatan kerajinan dari ikan dan sumber daya hayati lainnya. Tak kalah penting juga adalah teknik dan ketermapilan dalam mengolah ikan untuk dikonsumsi. Masyarakat Nusantara memiliki kekayaan kuliner yang sangat melimpah, yang diciptakan dengan memanfaatkan hasil-hasil rempah yang dihasilkan bumi Nusantara. Semuanya merupakan kekayaan pusaka sejarah yang meskipun tidak tertulis namun terus bisa bertahan dan dijaga kesinambungannya melalui proses pewarisan secara tradisional.

6. **Adat istiadat, ritual, dan kepercayaan setempat tentang dunia maritim (mitos, legenda, dan tradisi lisan lainnya)**

   Seperti halnya masyarakat dan penduduk di pedalaman yang kuat dipengaruhi kebudayaan agraris, penduduk kawasan pesisir juga memiliki khasanah budaya religi, adat istiadat, ritual yang tidak kalah kayanya. Hal itu ditambah dengan mitos, legenda, dan tradisi lisan yang seringkali mendasari dan memperkuat ajegnya tradisi ritual dan adat istiadat setempat.

7. **Pengetahuan lokal (kearifan) menyangkut keseimbangan dan kelestraian ekologis dan penanggulangan bencana**

   Selain tradisi lisan yang cenderung mistik dan 'irrasional', banyak diantara mitos, legenda dan tradisi lisan lainnya di berbagai wilayah pesisir Nusantara sebenarnya mengandung nilai-nilai 'rasional' yang sangat penting artinya bagi keseimbangan lingkungan dan keselamatan masyarakat setempat. 'Pengetahuan etnik' (etnosains) seperti ini bisa disaksikan dari cara dan teknik para nelayan menangkap ikan yang memperhatikan kesinambungan populasi ikan, cara mereka menjaga kelestarian dan kebersihan pantai, dan cara mereka memahami 'tanda-tanda alam' yang berkaiatan dengan ancaman yang bisa muncul sewaktu-waktu dari laut. Setelah terjadinya Tsunami di Aceh tahun 2006 yaang lalu, banyak studi dilakukan yang menunjukan bahwa di bebeberapa wilayah pesisir Nusantara masyarakat setempat sudah memiliki cara sendiri untuk mendeteksi bahaya yang datang. Demikianlah beberapa kekayaaan pusaka sejarah maritim yang tidak berwujud (non-fisikal) yang dimiliki masyarakat Nusantara. Bisa jadi masih banyak pusaka sejarah maritim lainnya yang belum dicakup dalam tulisan ini, mengingat panjangnya sejarah maritime dan melimpahnya kekayaan budaya, dan sumber daya alam yang dimiliki Nusantara.

IV. Penutup

Berdasarkan uraian singkat di atas, dapat disimpulkan bahwa sejumlah besar komponen penting dari pusaka sejarah maritim, baik yang bersifat kasat mata maupun yang tidak kasat mata bisa ditemukan dengan mudah di sepanjang pesisir di wilayah Indonesia. Sebagian besar dari pusaka-pusaka sejarah tersebut masih belum disadari makna dan keberadaannya, baik oleh masyarakat maupun

pemerintah setempat sehingga tidak terawat dan terancam kepunahan. Kondisi inilah yang menyebabkan masih terbatasnya pusaka sejarah maritim yang telah memperoleh status cagar budaya maritime, terutama pusaka sejarah berwujud seperti situs, artefak, dan arsitektur dan pusaka sejarah saujana. Bahkan yang cukup ironis adalah fakta bahwa sebagian pusaka yang bersifat bendawi – utamanya yang ada di dalam dan di sekitar pelabuhan – justru dihancurkan oleh otoritas pelabuhan karena dianggap tidak mendukung upaya modernisasi dan pengembangan pelabuhan. Sementara di kawasan-kawasan non-pelabuhan pemerintah daerah dan masyarakat setempat juga belum menunjukan kesadaran dan upaya yang serius untuk menata, merawat dan memelihara pusaka sejarah yang berbentuk saujana laut di wilayahnya. Kondisi ini jelas merupakan hambatan dan ancaman utama yang harus segera diatasi untuk mencegah kehancuran lebih lanjut dari pusaka-pusaka sejarah tersebut. Untuk itu, diperlukan upaya-upaya sistematis yang melibatkan semua pemangku untuk secara bersama-sama mengatasi kondisi dan permasalahan tersebut.

Daftar Pustaka

Bellwood, P., 2007, *Pre-history of the Indo-Malaysian Archipelago. E-Press edition*. Canberra: ANU Press

___________., James J Foxx, and Darrel Tryon (ed.), 2006, *The Austronesians: Historical and Comparative Perspectives.* Canberra: ANU E-Press.

Carman, J., 2002, A*rchaelogy & Heritage: An Introduction.* London/New York: Continuum.

Chaudhuri, K.N., 1985, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from The Rise of Islam to 1750. 1st* edition. Cambridge: Cambridge University Press.

David Harvey, *Spaces of Capital: Towards A Critical Geography* (London: Routledge, 2001), hlm. 327-28.

Farid, H., 2014 "Arus Balik Kebudayaan: Sejarah sebagai Kritik', *Pidato Kebudayaan disampaikan di Dewan kesenian Jakarta*, 10 November 2014.

Howard, P., 2003, *Heritage: Management, Interpretation, and Identity.* London: Bloomsbury.

Jaringan Pelestarian Pusaka Indonesia dan International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), "Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia" Ciloto, 2003.

Lapian, A.B., 1991, *Orang laut, Bajak Laut, dan Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX.* Cetakan ke-2. Jakarta: Komunitas Bambu.

McKercher, B. & Hilary Du Cros, 2002, "The relationship between tourism and cultural heritage". In Chon, K., V. Heung, & K. Wong (Eds.), 2002, *Tourism in Asia: Development, Marketing and Sustainability.* Hong Kong: The Hong Kong Polytechnic University, SAR.

Toer, P. A., *Arus Balik: Sebuah Epos Pasca Kejayaan di Nusantara Di Awal Abad 16* (Jakarta: Hasta Mitra, 1995).

Turnbridge, J.E. & Gregory J. Ashworth, 1996, *Dissonant Heritage: The Management of the Pas As A Resource in Conflict* Virginia: J. Wiley and University of Virginia Press.
http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/heritage
http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/10/terbaru-panjang-garispantai-indonesia-capai-99000-kilometer
http://oceanservice.noaa.gov/facts/marheritage.html
http://www.unesco.org/culture/ich/

MEREKONSTRUKSI KEMBALI SRIWIJAYA SEBAGAI KEKUATAN MARITIM NUSANTARA

Sultan Prasasti[1]
SMA Muhammadiyah Boarding School Yogyakarta

A. Pendahuluan

Secara geografis, Indonesia merupakan negara kepulana terbesar dan mempunyai dampak yang vital bagi kehidupan masyarakat diseluruh dunia. Dengan laut wilayah Republik Indonesia terbentang hingga 81.000 km dengan luas 3,9 juta km2 (kementrian kelautan RI, 2015) . Namun, hasil perairan yang begitu luas tersebut masih belum dapat dinikmati masyarakat secara optimal. Sejak kemerdekaan RI, optimalisasi penggunaan laut masih belum berjalan dengan baik tidak seperti yang digunakan pada jaman kerajaan-kerajaan sebagai jalur transportasi perdagangan dan penghubung antar pulau.

Banyak pelabuhan-pelabuhan yang besar dan memiliki sisi historikal yang tinggi terbengkalai dan tidak terurus sama sekali. Boro-boro dihormati sejarahnya sebagaian dari itu sudah tidak layak lagi disebut sebagai pelanbuhan padahal konon, dahulu kemegahan dan kemewahannya susah tersaingi. Sebelum bangsa-bangsa Portugis, Spanyol, Belanda, Inggris, dan lainnyamerapat ke perairan Nusantara(sekarang Indonesia:red) sudah terdapat pelbagai jenis etnis Melayu, dengan Bahasa Melayu sebagai pemersatu diantara mereka. G.Barclay, seorang novelis, *A History of the pacific from the stone Age to the Present Day* (1919:12), mengatakan bahwa lingua franca merupakan fenomena tunggal di Asia Tenggara. Sementara itu buat Pigaffeta (Panggung sejarah 1999: 154) , pengarang kisah perjalana Magellan, tidak disangsikan lagi bahwa Bahasa Melayu adalah satu-satunya bahasa umum atau bahasa dagang yang dipakai oleh berbagai etnis diseluruh Kepulauan Nusantara. Bahasa tersebut sampai ke Maluku melalui perdagangan. Bahasa itulah yang dipakai oleh golongan-golongan asing (India, Cina, Arab, Eropa) bila berhubungan dengan orang-orang Nusantara yang memiliki berbagai macam Bahasa daerah.

Nama Sriwijaya mulai muncul dan dikenal tahun 1918, sejak George Coedes, peneliti berkebangsaan Perancis, menulis buku berjudul *Le Royaume de Çriwijaya* (Kerajaan Sriwijaya). Sebelum Coedes menulis karangan Le Royaume de Çriwijaya yang fenomenal itu, pada tahun 1718, E. Renaudot telah menerjemahkan naskah Arab yang berjudul "Akhbaru 's-Shin wa 'l-Hind" (Kabar-kabar Cina dan India) yang ditulis oleh seorang musafir Arab bernama Sulaiman pada tahun 851 M. Naskah itu menceritakan adanya sebuah kerajaan besar di daerah Zabaj (Jawa). Istilah atau kata "Jawa" yang dimaksudkan oleh orang Arab kala itu adalah seluruh wilayah kepulauan Indonesia saat ini. Lalu tahun 1845, J.T. Reinaud menerjemahkan catatan Abu Zaid Hasan yang mengunjungi Asia Tenggara tahun 916 M. Catatan Abu Zaid Hasan mengatakan bahwa maharaja Zabaj bertahta di negeri Syarbazah yang ditransliterasikan oleh J.T. Reinaud menjadi Sribuza.

Para sarjana sepakat bahwa kekuasaan dan kemakmuran kerajaan ini disebabkan penguasaannya atas Selat Malaka, yang merupakan jalur laut terkenal dalam sejarah perdagangan. Beberapa abad kemudian Raffles menemukan bahwa Singapura yang terletak diSelat Malaka adalah pelabuhan yang bagus posisinya karena dilalui jalur pelayaran antarbangsa dan juga mampu menarik "perdagangan pedalaman" Asia Tenggara.

Dongeng-dongeng Jataka melukiskan pelayaran-pelayaran berbahaya ke Suvannabhumi, "Negeri Emas", yang telah ditafsirkan dengan hati-hati oleh Levi sebagai negeri-negeri disebelah timur teluk Bengala. Kiskhinda Kanda dalam Ramayana menyebut nama Suvarnadvipa, yang pada abad selanjutnya dikenal sebagai Sumatera. Syair cerita Tamil Pattinappaiyang kemungkinan disusun pada abad pertama Masehi menceritakan banyaknya perdagangan antara orang india dengan Kalagam, yang sekarang diketahui sebagai Keddah.

[1] Peserta siswa terbaik pertama dari Provinsi D.I. Yogyakarta dalam lawatan sejarah regional BPNB 2016

Dihubungkan dengan masa lampau yang begitu gemilang dengan kerja keras Indonesia dapat kembali membangun Nusantaranya yang kokoh melalui potensi kemaritimannya yang harus dieksplorasi kembali dan selaknya dapat menjangkau apa yang telah dapat dijangkau oleh para pendahulu bangsa-bangsa Nusantara khususnya pada masa kerajaan Sriwijaya yang juga bias disebut sebagai kerajaan Nasional Pertama.

Dari uraian tersebut, pertanyaan yang dijadikan landasan dalam penelitian ini antara lain bagaimana perkembangan kerajaan Sriwijaya dalam membangun kekuatan maritim? Bagaimana upaya merekonstruksi kejayaan maritim Sriwijaya untuk Indonesia Kedepannya? Untuk mengetahui jawaban pertanyaan tersebut, perlu disusun prosedur penelitian atau tata cara penelitian yang baik. Prosedur Penelitian yang dimaksud dalam penelitan ini adalah cara-cara yang dilakukan selama dalam penelitian. Prosedur penelitian dilaksanakan secara runtut agar hasil yang dicapai dapat maksimal. Prosedur penelitian ini meliputi pengumpulan dan pengambilan data penelitian serta teknik yang digunakan untuk analisis data. Pengambilan data dalam penelitian ini dilakukan dengan beberapa cara antara lain melalui pengamatan. Pengamatan dilakukan mealui sumber-sumber sejarah terdekat yaitu buku-buku acuan yang berada diperpustakaan daerah DIY dan e-book dari sumber-sumber terpercaya. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam makalah adalah mengumpulkan semua sumber-sumber sejarah yang ada didalam buku-buku dan sumber-sumber terpercaya yang dapat dihubungi dan berhubungan dengan kerajaan Sriwijaya dan kemaritiman.

Teknik yang digunakan untu analisis data lebih merujuk pada cara-cara yang digunakan untuk menganalisis data yang telah diperoleh dalam penelitian. Sebelum teknik analisis data ini digunakan maka peneliti akan mengukur atau membahas terlebih dahulu keadaan kemaritiman Nusantara lalu membahas masa keemasan kerajaan Sriwijaya yang telah berjaya dan keadaan Indonesia saat yang yang dapat direkonstruksikan kembali searah dengan kekuatan kerajaan Sriwijaya yang dipandang mampu menguasai wilayah kemaritiman yang begitu luas. Sumber tertulis yang digunakan dalam makalah ini adalah literatur-literatur dalam bahasa indonesia dan bahasa asing yang telah diterjemahkan.

B. Wilayah Kemaritiman Sriwijaya Menurut Literatur China

Pada pertengahan pertama abad ke-3 terdapat dua jalur perdagangan trans asia. Jalur yang mempunyai sejarah yang lebih panjang adalah jalur yang menuju ke Cina utara melalui Turkistan dari Suriah yang dikuasai Roma, atau dari Laut Merah via India baratlaut. Fraute de Mieux, pemerintah Wu terpaksa bergantung pada jalur lain yang baru, yaitu jalur dari India baratlaut melalui darat menuju ke sungai Gangga, atau India selatan dari Sri Langka kepelabuhan-pelabuhan dibagian utara Semenanjung Melayu.

Ahli epigrafi Louis Charles Damais mengatakan, sumber-sumber kesusasteraan asing (luar Indonesia), khususnya dari India, menyebut nama Sumatra, antara lain dari Kitab Milindapanca yang ditulis sekitar abad ke-1 SM, sedangkan Kitab Mahanidesa yang ditulis sekitar abad ke-3 Masehi menyebut nama beberapa pulau, seperti Swarnabhumi (Sumatra), Jawadwipa (Jawa), dan Wangka (Bangka). Demikian pula sumber Cina, antara tahun 245 M sampai 473 M, juga mencatat beberapa nama tempat seperti Tu-po (Cho-ye), Ho-lo-tan, Po-huang, Kan-to-li, dan Ko-ying, yang semuanya terletak di daerah "Laut Selatan" .Dalam system perdagangan internasional peran selat Melaka kecil.

Catatan atau kronik Cina yang berasal dari abad ke-7 dan ke-8 Masehi banyak menyebutkan keberadaan sebuah negeri atau kerajaan di Nan-hai (Laut Selatan) yang bernama Shih-li-fo-shih. Setelah melalui penelahaan yang mendalam oleh para pakar sejarah, disepakati bahwa Shih-li-fo-shih merupakan transliterasi dari Sriwijaya (kerajaan Sriwijaya).

Sumber-sumber berita dari negeri Cina menyebutkan keberadaan Shih-li-fo-shih berdasarkan kronik Dinasti Tang (618-902 M), kronik perjalanan pendeta Budha I-Tsing (671 M), kronik Dinasti Sung (960-1279 M), kronik Ling-wai Tai-ta oleh Chou Ku Fei (1178 M), kronik Chu-fan-chi oleh Chau Ju-kua (1225 M), kronik Tao Chih Lio oleh Wang Ta Yan (1345 M), kronik Dinasti Ming (1368-1643 M), dan kronik Ying-yai Sheng-lan oleh Ma Huan (1416 M).

Pada tahun 1913, peneliti Hendrik Kern mengindentifikasikan Sriwijaya adalah nama seorang raja, yaitu Raja Wijaya. Alasannya, karena gelar Sri biasanya dipakai sebagai sebutan

atau gelar seorang raja. Lima tahun kemudian (1918) pendapat Kern dibantah oleh Coedes. Coedes berpendapat, berdasarkan telaah teks pada Prasasti Kedukan Bukit yang ditemukan di Palembang dan catatan-catatan perjalanan para pendeta Cina bahwa Sriwijaya adalah nama sebuah kerajaan.

Selain itu, Coedes mengemukakan bahwa nama Sriwijaya yang ditransliterasikan dalam kronik-kronik Cina dengan nama Shih-li-fo-shih atau San-fo-tsi adalah kerajaan Sriwijaya. Sejak tahun 1918, kerajaan Sriwijaya makin populer di kalangan para peneliti sejarah. Para peneliti sejarah banyak yang tertarik untuk menulis tentang Sriwijaya, di antaranya, J.P. Vogel menulis karangan Het Koninkrijk Çrivijaya, tahun 1919.

Hubungan negeri Cina dengan negeri-negeri di wilayah Asia Tenggara telah terjalin sejak lama. Para musafir Cina yang berziarah ke India dengan menggunakan jalan laut tentu akan melewati negeri-negeri di Asia Tenggara. Selain itu, kerajaan-kerajaan di Asia Tenggara senantiasa mengirimkan utusan-utusannya ke negeri Cina sebagai tanda persahabatan atau adanya hubungan dengan kaisar Cina. Tidak mengherankan, jika dalam kronik-kronik Cina banyak tercantum nama-nama negeri di Asia Tenggara. Jatuhnya kerajaan Funan yang terletak di sepanjang sungai Mekong dan Phnom Penh (Kamboja), sebagai salah satu kekuatan besar di Asia Tenggara, membuka bangkitnya kerajaam maritim di ujung barat Nusantara, sebagai kekuatan baru di Asia Tenggara, yaitu kerajaan Sriwijaya.

Nama negeri-negeri di Asia Tenggara tersebut, biasanya ditulis dalam bahasa Cina yang memiliki kecenderungan berbeda jauh dengan nama aslinya. Oleh karena itu, para pakar peneliti sejarah Sriwijaya sepakat terhadap nama suatu kerajaan atau suatu tempat yang terdapat dalam catatan-catatan Cina perlu diidentifikasi atau ditransliterasikan secara cermat, kemudian baru diperkirakan lokasinya, seperti istilah Shih-li-fo-shi dan San-fo-tsi. Para pakar sejarah Sriwijaya juga sudah menyepakati, baik Shih-li-fo-shi maupun San-fo-tsi merupakan sebutan bangsa Cina terhadap kerajaan Sriwijaya yang terletak di kawasan Asia Tenggara, seperti dalam laporan atau berita perjalanan mereka.

Identifikasi lokasi kerajaan Sriwijaya yang paling lengkap diceritakan melalui catatan kisah perjalanan (pelayaran) pendeta Cina yang bernama I-Tsing, dari Kanton (Cina) ke India, ia sempat singgah di negeri Sriwijaya. Setelah kembali dari India, ia menetap bertahun-tahun di Sriwijaya. Pada tahun 689 M, I-Tsing sempat pulang ke Kanton lalu kembali ke Sriwijaya. Selama tinggal di Sriwijaya, antara tahun 689 M sampai tahun 692 M, ia menghasilkan dua buah buku, yaitu Nan-hai Chi-kuei Nei-fa dan Ta-tang Hsy-yu Chiu-fa Kao-seng chuan. Tiga tahun kemudian (695 M), barulah I-Tsing benar-benar pulang ke Kanton atau tidak kembali lagi ke Sriwijaya. Dalam dua buku tersebut, I-Tsing menceritakan letak dan keadaan Sriwijaya. Catatan pelayarannya dari Kanton ke Sriwijaya tahun 671 M, I-Tsing menggambarkan letak kerajaan Sriwijaya sebagai berikut:

> "Ketika angin timur laut mulai bertiup, kami berlayar meninggalkan Kanton menuju selatan…. setelah kurang dua puluh hari berlayar, kami sampai di negeri Shi-li-fo-shih. Di sini saya berdiam selama 6 bulan untuk belajar sabdawidya (tata bahasa Sanskerta). Sribaginda (Sriwijaya) sangat baik kepada saya (I-Tsing). Beliau menolong mengirimkan saya ke negeri Mo-lo-yu (Melayu), tempat saya singgah selama dua bulan. Kemudian saya kembali meneruskan pelayaran menuju Chieh-cha (Kedah)…. berlayar dari (Kedah) menuju utara selama lebih dari sepuluh hari, kami sampai di kepulauaan "orang telanjang" (Nikobar)…. dari sini berlayar ke arah barat selama setengah bulan, lalu kami sampai di Tan-mo-li-ti (Tamralipti, pantai timur India)."

Dari tulisan atau berita I-Tsing di atas, dapat diketahui bahwa pelayarannya dari Sriwijaya ke Kedah, ia sempat singgah di negeri Melayu. Artinya, negeri Melayu terletak di tengah jalur pelayaran antara Sriwijaya dengan Kedah. Ketika I-Tsing pulang dari India tahun 685 M, ia berlayar dari Tamralipti (India) menuju Kedah.

Nama Mo-lo-yu (Melayu) muncul untuk pertamakalinya ketika mengirimkan cinderamata negeri Melayu kepada kaisar Cina pada tahun 644 M. Negeri Melayu itu terletak di Provinsi Jambi sekarang ini. Ketika I-Tsing pertama kalinya berkunjung ke Sriwijaya, ia pergi

juga ke negeri Melayu dengan naik kapal. I-Tsing menuliskan, pelayarannya dari Sriwijaya ke Melayu memakan waktu 15 hari.

Rute pelayaran dari Tamralipti (India) ke Sriwijaya tersebut, I-Tsing menuliskan, nama-nama negeri di Asia Tenggara yang diuraikan secara berurut dari barat ke timur, nama Sriwijaya ditulis sesudah nama Melayu. Artinya, kerajaan Sriwijaya terletak di sebelah timur atau tenggara kerajaan Melayu atau Jambi sekarang. Berikut petikan catatan perjalanan I-Tsing ketika pulang dari India tahun 685 M.

"Tamralipti adalah (pelabuhan) kami naik kapal jika kembali ke Cina. Berlayar dari sini menuju tenggara dalam waktu dua bulan kami di Kedah. Tempat ini kini menjadi kepulauan Sriwijaya. Saat kapal tiba adalah bulan purnama atau kedua. Kami tinggal di Kedah sampai musim dingin, lalu naik kapal ke arah selatan. Setelah kira-kira sebulan lamanya kami sampai di negeri Melayu, yang kini menjadi bagian Sriwijaya. Kapal-kapal umumnya juga tiba pada bulan pertama atau kedua. Kapal-kapal itu senantiasa tinggal di negeri Melayu sampai pertengahan musim panas, lalu mereka berlayar ke arah utara, dan mencapai Kanton dalam waktu sebulan."

Ketika I-Tsing pulang ke Kanton, ia berangkat dengan menumpang kapal yang sedang berlabuh di sungai yang terdapat di kerajaan Sriwijaya Hal ini berarti bahwa sungai di Sriwijaya yang dimaksud I-Tsing itu cukup lebar sehingga dapat dilalui dan dimasukki kapal-kapal.

Nia Kurnia Sholihat Irfan mengatakan, di sebelah timur atau tenggara Jambi yang mempunyai sungai lebar, satu-satunya tempat yang memenuhi syarat adalah Palembang dengan sungai Musinya. Jadi, waktu itu, diperkirakan pusat Sriwijaya terletak di tepi sungai Musi Palembang sekarang. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian geomorfologi yang membuktikan Palembang pada abad ke-7 Masehi masih terletak di tepi laut.

Catatan I-Tsing yang mengatakan, "Orang yang berdiri pada tengah hari di Sriwijaya tidak mempunyai bayang-bayang". Menurut Nia, tidak berarti bahwa lokasi Sriwijaya harus dicari tepat pada garis khatulistiwa (lintang nol derajat), melainkan dapat ditafsirkan bahwa Sriwijaya terletak di sekitar khatulistiwa. Palembang pun memenuhi syarat sebagai lokasi Sriwijaya, karena terletak pada posisi tiga derajat Lintang Selatan. Jadi masih dekat dengan khatulistiwa. Perlu diingat bahwa I-Tsing biasa hidup di negerinya (Cina), bayang-bayang pada tengah hari cukup panjang. Dapat dipahami jika I-Tsing mengatakan di Sriwijaya (maksudnya Palembang) tidak ada bayang-bayang pada tengah hari.

Ditinjau dari data-data arkeologi, pendapat lokasi Sriwijaya di Palembang memperoleh bukti atau fakta yang kuat. Sebagian besar prasasti ditemukan di Palembang seperti Prasasti Kedukan Bukit, Prasasti Talang Tuwo, Prasasti Telaga Batu, Prasasti Boom Baru, dan beberapa pecahan (fragmen) batu prasasti, serta batu-batu yang menceritakan siddhayatra (perjalanan suci). Pada salah satu pecahan prasasti yang ditemukan di Palembang terdapat keterangan mengenai perdatuan (wilayah inti raja). Prasasti Telaga Batu misalnya, menyebutkan berbagai nama pembesar tinggi kerajaan, baik sipil maupun militer, yang hanya mungkin terdapat di ibukota atau pusat pemerintahan suatu negara, seperti putra mahkota, selir raja, para menteri, hakim, senapati (pejabat militer), sampai kepala pembersih istana, dan pelayan istana. Juga di Palembang banyak ditemukan arca Budha yang kini tersimpan di Museum Negeri Balaputra Dewa Provinsi Sumatra Selatan maupun yang tersimpan di Museum Nasional, Jakarta.

Berdasarkan telaah lokasi pusat kerajaan Sriwijaya yang keberadaannya dimulai abad ke-7 Masehi, banyak ahli sejarah yang sepakat bahwa Palembang merupakan pusat ibukota Sriwijaya, dengan alasan, pertama, prasasti Sriwijaya paling banyak ditemukan di daerah Palembang. Kedua, prasasti tertua Sriwijaya (Prasasti Kedukan Bukit) ditemukan di Palembang. Ketiga, posisi Palembang berada di sebelah Selatan negeri Melayu (Jambi), sesuai catatan perjalanan pendeta I-Tsing. Dan keempat, berdasarkan hasil pemotretan udara (penelitian geomorfologi), keberadaan pantai timur Sumatra pada sekitar abad ke-10 Masehi, ternyata saat itu, Palembang dan Jambi masih terletak di tepi pantai. Fakta ini kian memperkuat pendapat bahwasanya Sriwijaya adalah kerajaan maritim.

Merujuk pada potensi alam dan temuan sisa-sisa hunian kuno serta kesinambungannya dengan keberadaan rumah panggung dan rumah rakit di Sumatra Selatan hingga sekarang,

dapat diprediksi istana kerajaan Sriwijaya juga kemungkinan besar terbuat dari konstruksi kayu. Professor Hsing Ta, seorang peneliti literature china menduga bahwa Wan Chen adalah Gubernur Tan yang memerintah dipermukaan sekitar 222-228 M dan 234 M, dan memegang jabatan diantara dua orang gubernur lainnya.wajar bila ia mengetahui negeri-negeri asing seperti Sriwijaya berikut kapal-kapal yang ada. Wan Chen menuliskan tentang sebuah negeri yang terletak 7.000 li { 1 li= 500m} atau di sebelah utara India, dengan tembok kota dan istana yang terletak seperti yang ada dalam Ta-ch'in.

Kutipan yang terdapat didalam ensiklopedia T'ung tien dari Tu Yu (735-812) dan disalin dalam ensiklopedia Wen hsien t'ung k'ao karya Ma-Tuan-Lin pada abad ke-13.berbunyi :

> "Negeri Gunung Api. Dikenal pada zaman Sui, (581-618M). Letaknya 5.000 li disebelah timur Chou-po. Negeri ini mempunyai banyak gunung api. Sekalipun turun hujan apinya tidak padam..."

Chou-po ditunjukkan secara samar-samar disebelah timur *borneo*. Hal ini menandakan bahwa daerah itu menunjukkan Nusantara bagian barat. Berabad-abad setelah itu, orang Arab melaporkan terdapat sebuah gunung berapi didekat Javaga, pusat kerajaan Sriwijaya yang terletak di pantai tenggara pulau Sumatera. Menurut literatur arah nya sampai ke Gunung Dempo lebih empat derajat disebelah khatulistiwa.

Perkembangan perdagangan Laut dan pengaruh ke kerajaan-kerajaan lain. Walaupun saat itu masyarakat Nusantara belum mengenal tulisan, dari catatan di atas diuraikan bahwa pulau-pulau tertentu di Nusantara kala itu sangat subur dan menghasilkan beras, emas, cula badak, kayu cendana, dan komoditas lain. Menurut hasil penelitian, J.L. Brandes, ahli tentang kebudayaan Nusantara, menjelang masuk ke periode sejarah (mulai mengenal tulisan), penduduk Nusantara telah mengenal beberapa kepandaian, yakni dapat membuat figur manusia atau hewan (patung atau arca), mengenal pola-pola hias, mengenal instrumen musik, mengetahui cara mengecor logam, mengembangkan tradisi lisan, mengenal alat tukar, mengenal teknik navigasi, mengetahui ilmu astronomi, melaksanakan irigasi pertanian, dan mengenal tatanan masyarakat yang sudah teratur dan tertata baik.

Munculnya kerajaan Sriwijaya di bumi Nusantara menimbulkan sejumlah pertanyaan, terutama berkaitan dengan masa-masa pra-Sriwijaya. Realitas sejarah menunjukkan pada abad ke-7 muncul sebuah kerajaan (Sriwijaya) yang dalam waktu relatif singkat dapat berkembang menjadi besar dan kuat sehingga memegang peranan dan berpengaruh di kawasan Asia.

Sekitar satu abad menjelang munculnya Sriwijaya, di pesisir timur Sumatra mulai memperlihatkan kemajuan yang berarti. Di Kota Kapur, pulau Bangka (tempat ditemukannya Prasasti Kota Kapur dari masa Sriwijaya), telah ditemukannya dua buah candi (Candi I dan II) yang terbuat dari material batu putih. Hasil penelitian karbon (C14) yang diperoleh dari tempat di bawah reruntuhan candi, memperlihatkan suatu usia (awal abad ke-6 Masehi) yang berarti lebih tua dari umur kemunculan Sriwijaya.

Pada bangunan Candi II, yang tersisa hanya bagian kaki candinya itu, di bagian tengahnya terdapat sebuah batu bulat yang menancap menyerupai menhir. Pada salah satu sisinya, terdapat tanda-tanda adanya saluran kecil semacam somasutra yang menghubungkan antara menhir itu dengan bagian sisi luar bangunan. Pada sisa bangunan Candi I, para peneliti juga menemukan dua arca serta sejumlah pecahan (fragmen) tangan arca. Kedua arca tersebut menggambarkan arca Wisnu yang secara ikonografis (ilmu tentang arca kuno) dapat dikelompokkan sebagai arca-arca produk abad ke-6 Masehi pula.

Selain penemuan yang bersifat artefak aktivitas religius itu, pada tahun 2000-an, di pemukiman transmigrasi Karangagung Tengah, desa Karangmukti dan Mulyo-agung, Kecamatan Bayunglincir, Kabupaten Musi Banyuasin, Provinsi Sumatra Selatan ditemukan situs pemukiman masyarakat kuno yang diduga hidup pada menjelang masa sejarah (abad ke-4 Masehi). Hal ini membuktikan, bahwa sebelum kemunculan Sriwijaya sebagai kekuatan besar di kawasan Asia pada sekitar abad ke-7 Masehi, telah ada masyarakat yang memiliki pemukiman padat di wilayah Sumatra Selatan.

Pencarian emas merupakan motif penting orang India datang setelah orang Vespasia menghentikan pengiriman emas Roma ke India. Suvarnabhumi dan Suvarnadvipa, yang

berarti “Pulau Emas”dan “Kepulauan Emas”. Pada masa perdagangan awal, transaksi antara orang India dengan Nusantara kemungkinan sudah dilakukan atas dasar kesamaan derajat. Teks-teks masa awal India menyebutkan bahwa kayu Gahayu dan kayu Cendana datang dari negeri-negeri asing dan kemungkinan dari Asia Tenggara. Kayu cendana putih (Santalum album) dari timur Nusantara yang sangat bernilai dibawa ke barat Nusantara yang kemudian dibawa ke India. Munculnya hasil pasar berupa tanaman obat-obatan yang telah sampai diCina dan India merupakan hasil penyesuaian diri dalam hubungan perdagangan yang dilakukan pedagang timur dan barat Asia.

Awalnya Sriwijaya hanya disinggahi oleh para pendeta Cina untuk urusan keagamaan, karena Sriwijaya mampu mengembangkan diri sebagai pusat kegiatan agama Budha. Pendeta-pendeta Cina berziarah ke Sriwijaya untuk mempelajari bahasa Sanskerta atau menerjemahkan naskah-naskah Budha. Menurut I-Tsing, di Sriwijaya berdiam seorang guru agama Budha yang termasyur, ia bernama Syakyakirti. Dikatakan juga bahwa di Sriwijaya terdapat lebih dari 1.000 pendeta agama Budha yang rajin mempelajari dan meneliti ajaran Budha. Para pendeta tersebut mempelajari seluruh masalah secara nyata seperti di India. Oleh karena itu, pendeta I-Tsing yang ingin pergi ke India, belajar di Sriwijaya dulu baru pergi ke India.

Pada awalnya, perkembangan bidang keagamaan di Sriwijaya, lebih maju dibandingkan dengan perkembangan ekonomi dan perdagangan. Sedangkan di Melayu dan Kedah, perkembangan ekonomi dan perdagangan lebih menonjol, dibandingkan dengan perkembangan agama, karena memang Melayu dan Kedah memiliki pelabuhan yang lebih strategis di Selat Malaka. Maka, satu jalan untuk mengembangkan negerinya, Sriwijaya mau tidak mau harus menguasai atau menaklukan Melayu dan Kedah. Tetapi sebelum menaklukkan Melayu dan Kedah, strategi kerajaan Sriwijaya adalah menguasai daerah di sekitarnya terlebih dahulu seperti Bangka, Tulang Bawang, baru Melayu, dan Kedah, sampai ke Kepulauan Riau dan Lingga. Bahkan sampai ke pulau Jawa, seperti yang tercantum dalam Prasasti Kota Kapur.

Orang Buddha ataupun Brahman menjadi kepercayaan pada masa-masa kerajaan dang kerajaan mengirimkan utusan-utusan mereka ke Cina. Disisi lain, nahkoda-nahkoda kapal, menyandarkan kapal-kapal mereka dipelabuhan-pelabuhan di Ho-ling (Sriwijaya). Para bangsawan serta rakyat kerajaan menjadi penengah bagi nahkoda yang memiliki permasalahan dan menerima cap perniagaan jabatan atau hadiah-hadiah raja sebagai simbol dukungan terhadap raja. Status istimewa yang dibawa para nahkoda dijadikan umpan untuk memikat para saudagar lainnya agar berdagang dan berlayar melalui jalur kerajaan Ho-ling. Oleh karena itu, kapal-kapal perang kerajaan dikerahkan untuk memaksa kaum perompak menjaga keamanan lautan disekitar tempat itu. Dengan cara ini Sriwijaya menjadi besar dan menjadi penguasa Malaka yang memiliki keuntungan yang besar.Kemakmuran saat itu bergantung pada perdagangan Persia yang benar-benar tidak terganggu pada abad ke-5 dan pertengahan abad ke-6. Menurut Ming-shih, sesudah Palembang dikuasai oleh orang Jawa pada abad ke-14, negeri itu menjadi lebih miskin. Hanya sedikit kapal dagang yang datang kesana. Pada abad ke-15 Palembang mengalami kemerosotan dan menjadi sarang perompak. Pada zaman Sriwijaya, pantai diMalaka terus berperan sebagai penghubung antara samudera Hindia dan Laut Cina Selatan, sedangkan selat malaka tetap menjadi bagian perjalanan ke Sumatera Selatan.I Tsing menyatakan bahwa untuk sampai ke Melayu dari Keddah diperlukan waktu yang sama dengan waktu untuk sampai ke Kanton dari Melayu. Itu menandakan kapal-kapal itu tidak berada diambang Cina, dan perjalanan itu belangsung selama satu bulan.

Abu Zayn menyatakan bahwa jarak itu sama dengan separuh jarak Arab-Cina. Demikian kunci lokasi jalur perdagangan ke cIna yang diwarisi Sriwijaya diSumatera Tenggara. Sebelum adanya konflik, Ko-ying menarik para pedagang India kepantai yang sama. Pada abad ke-5 dan abad ke-6 pantai Melaka dikuasai Kan-t'o-li, yang merupakan jaminan bagi perdagangan Persia.

Keemasan Sriwijaya

Diberitakan, setelah hubungan pelayaran dan perdagangan dunia ketika itu khususnya di wilayah Asia semakin ramai, dengan ditemukannya jalur laut antara Romawi dan Cina. Rute baru jalur laut hubungan dagang antara Cina dengan Romawi itu, nampaknya telah

mendorong pula hubungan dagang pada daerah-daerah yang dilalui, termasuk wilayah Nusantara. Karena posisi Nusantara yang strategis di tengah-tengah jalur hubungan dagang Cina dengan Romawi, maka terjadilah hubungan dan transaksi dagang antara Nusantara dengan Cina dan juga India.

Melalui hubungan dagang antara Nusantara dengan India, maka secara lambat laun budaya dan agama Budha-Hindu masuk, dianut oleh para raja-raja dan bangsawan, kemudian tersebar di Nusantara. Berawal dari keluarga raja dan para bangsawan itulah agama Budha-Hindu tersebar luas sampai ke lingkungan rakyat biasa.

Penyiaran budaya dan agama Budha dalam sejarahnya lebih dahulu masuk ke Nusantara dibandingkan dengan budaya dan agama Hindu. Tersiarnya ajaran Budha di Nusantara itu, diperkirakan sejak abad ke-2 Masehi, dibuktikan dengan penemuan beberapa patung batu, beberapa diantaranya ditemukan di Palembang. Sejak masuknya pengaruh budaya dan agama Budha-Hindu di Nusantara, maka semula masyarakatnya hanya mengenal sistem suku atau kepala suku (*interpares*), lambat laun berganti dengan sistem raja atau kerajaan.

Kerajaan Sriwijaya memiliki hubungan kuat dengan kerajaan Mataram di Jawa yang diperintah oleh dinasti Syailendra dan Sanjaya. Salah satu raja yang ada yaitu Panangkaran,yang disebut rakyat dan maharaja. Dalam pemerintahan Syailendra banyak didiriakn lembaga-lembaga keagamaan Buddha. Dalam Prasasti Ligor disebutkan tiga orang raja yaitu raja Sriwijaya, yang pada tahun 775 memberkati lembaga-lembaga Buddhis, disisi lainnya disebutkan Wisnu dan Kama sedangkan yang kedua disebutkan Sri Maharaja yang ditunjukkan dengan sebutan'pembunuh musuh-musuh yang gagah perkasa'. Dalam pada tiu, Wisnu pribadi adalah keturunan seorang dewa matahari, akan tetapi karena perkawinannya dengan seorang putri dari keturunan dewi bulan (kantalaksmya), telah menjadi anggota somawangsa (Bosch,1975)

Bababkan-tarikh kerajaan Sriwijaya bermula dari penghabisan abad VII dan berakhir abad XII, itu pun sebagai kerajaan seluruh Indonesia. Dalam kesusasteraan Indonesia-lama dan menurut cerita naluri maka bukit siguntang mahameru ialah tempat turunnya maha raja pertama yang berkuasa di Indonesia yang berpusat di Palembang. Selang beberapa tahun ditemukan patung Buddha yang menurut langgam Amarvati dari abad VI, beberapa tulisan dengan hufur Palawa dengan menyebutkan nama Sriwijaya, tulisan Kedukan Bukit bertarikh 683 T.M., tulisan Talang Tuwo (684), kemudian tulisan Kota Kapur (686) dipulau Bangka dan bukti-bukti lainnya. Penaklukkan atau ekspansi awal yang dilakukan Sriwijaya adalah terhadap negeri-negeri yang terdekat dengan Sriwijaya. Setelah menundukkan Bangka, Lampung juga dapat dikuasai. Bukti Bangka dan Lampung pernah menjadi daerah kekuasaan Sriwijaya ditemukannya prasasti-prasasti persumpahan di daerah tersebut, yaitu Prasasti Kota Kapur di Bangka dan Prasasti Palas Pasemah di Lampung.

Setelah Bangka dan Lampung takluk, maka Sriwijaya terus memperluas ruang lingkup wilayah ekspansinya atas daerah-daerah sekitar dengan menguasai Melayu, penaklukkan ini bertujuan untuk menguasai pelabuhan-pelabuhan Melayu di Selat Malaka yang saat itu memang mempunyai fungsi yang sangat strategis untuk mengembangkan perekonomian Sriwijaya.

Menurut Nia Kurnia Sholihat Irfan, penaklukkan kerajaan Melayu oleh Sriwijaya diperkirakan terjadi sebelum tahun 682 M, sebab pada tahun 682 M tentara Sriwijaya sudah menguasai Minanga (Binanga), sebagaimana tercantum dalam Prasasti Kedukan Bukit. Dalam prasasti itu disebutkan bahwa Dapunta Hyang berangkat dari Minanga dengan diikuti 20.000 balatentara. Dengan penguasaan negeri Melayu dan Minanga, maka daerah pantai timur Sumatra praktis telah berada dalam pengawasan kerajaan Sriwijaya.

Bahwa negeri Melayu sudah benar-benar ditaklukkan oleh Sriwijaya, terbukti dengan ditemukannya prasasti persumpahan, yaitu Prasasti Karang Berahi di Jambi, serta pernyataan I-Tsing, ketika pulang dari India tahun 685, negeri Melayu sudah menjadi daerah kekuasaan Sriwijaya.

Kedah menjadi korban berikutnya, setelah menaklukkan Melayu, Sriwijaya menyeberang dari Selat Malaka untuk menduduki Semenanjung Malaka. Sasaran utamanya

adalah negeri Kedah yang cukup ramai disinggahi oleh para pedagang asing. I-Tsing mengatakan ketika ia pulang dari India tahun 685, Kedah sudah menjadi kekuasaanya kerajaan Sriwijaya.

Sriwijaya juga menguasai daerah Muangthai Selatan (775 M). Hal ini dibuktikan dari keterangan Prasasti Ligor yang ditemukan di Tanah Semenanjung Melayu (Thailand Selatan). Dalam Prasasti tersebut disebutkan seorang raja Sriwijaya memerintahkan pembuatan bangunan-bangunan Budha.

Tahun 686 M, tentara Sriwijaya berangkat menyerang pulau Jawa. Pada waktu itu, kerajaan Taruma di Jawa Barat masih berdiri, sebab masih mengirimkan utusan ke negeri Cina pada tahun 669 M. Setelah ada penyerangan pasukan Sriwijaya tahun 686 M, nama Taruma juga menghilang dari catatan kronik Cina. Diperkirakan kerajaan Taruma juga menjadi korban ekspansi Sriwijaya. Setelah kerajaan Taruma sebagai pintu masuk ke pulau Jawa dikuasai, Sriwijaya juga dapat menaklukkan kerajaan di Jawa Tengah.

Dengan menguasai Selat Malaka, Selat Sunda, dan Laut Jawa. Sriwijaya mulai mendominasi jalur pelayaran dan perdagangan internasional saat itu. Setiap pelayaran dari Asia Barat dan Asia Timur atau sebaliknya. Mau tidak mau harus melewati teritorial kerajaan Sriwijaya.

Penguasaan Sriwijaya atas jalur pelayaran strategis selama berabad-abad tentu harus didukung dan dilindungi oleh pasukan armada yang kuat. Pasti, Sriwijaya harus menguasai teknologi perkapalan dan ilmu navigasi.

Dengan penguasaan jalur pelayaran strategis dan mendominasi perdagangan, jelas menguntungkan kerajaan Sriwijaya untuk menarik pajak-pajak dari kapal yang masuk di wilayahnya. Pundi-pundi yang mengisi kas kerajaan Sriwijaya menjadi besar dan kaya. Dampaknya, rakyat Sriwijaya dibebaskan dari segala macam pajak kepada negara.

Apalagi sejak bertahtanya Raja Balaputra Dewa, bidang sosial budaya, politik, agama di kerajaan Sriwijaya berkembang sangat pesat. Balaputra Dewa menjalin hubungan baik dengan kerajaan-kerajaan besar seperti kekaisaran Cina, dan India. Hubungan itu bertujuan untuk meningkatkan taraf kehidupan sosial masyarakatnya. Selain itu, Balaputra Dewa berusaha meningkatkan taraf kehidupan masyarakatnya melalui pendidikan. Hal ini dapat dibuktikan melalui Prasasti Nalanda di India Selatan yang menyebutkan terdapat pelajar dan mahasiswa dari kerajaan Sriwijaya yang belajar berbagai ilmu pengetahuan di Nalanda. Juga, adanya seorang guru besar agama Budha di kerajaan Sriwijaya yang bernama Dharmakirti. Dengan pengembangan pengetahuan itu secara jelas membuktikan bahwa tingkat kehidupan sosial ini pun akan mempengaruhi kehidupan dan perkembangan kerajaan Sriwijaya.

Penghasilan negara Sriwijaya terutama diperoleh dari sektor perdagangan, seperti komoditas ekspor dan bea cukai bagi kapal-kapal asing yang singgah di pelabuhan-pelabuhan milik kerajaan Sriwijaya. Salah seorang peneliti sejarah Sriwijaya, J.C. van Leur, merinci jenis-jenis komoditas ekspor tersebut, yakni kayu gaharu, kapur barus, cendana, gading, timah, ebony (kayu hitam), kayu sapan, rempah-rempah, dan kemenyan. Sedangkan ke negeri Cina, Sriwijaya mengekspor gading, air mawar, kemenyan, buah-buahan, gula putih, cincin kristal, gelas, kapur barus, batu karang, kapas, cula badak, wangi-wangian, bumbu masak, dan obat-obatan. Barang-barang tersebut bukan produksi Sriwijaya dalam negeri Sriwijaya seluruhnya. Tapi, mungkin ada yang berasal dari pertukaran barang dengan negara lain yang punya hubungan degang dengan Sriwijaya. Catatan Cina, Hsin-tang-shu (sejarah Dinasti Sung), menyebutkan bahwa Sriwijaya kala itu sudah mempunyai 14 kota dagang.

Menurut berita Cina dan berita Arab, komoditas yang diperdagangkan dan berasal dari Sriwijaya adalah cengkeh, pala, kapulaga, lada, pinang, kayu gaharu, kayu sapan, rempah-rempah, penyu, emas, perak, dan lada. Barang-barang ini oleh pedagang asing dibeli atau ditukar dengan porselen, kain katun, dan kain sutra.

C. Warisan dan prospek Sriwijaya

Ketika berbicara mengenai Sriwijaya, pasti tidak lepas dari pembicaraan tentang kemaritiman. Tak pelak lagi berdasarkan kisah sejarahnya, Sriwijaya telah malang-melintang di

perairan Asia Tenggara sampai ke daerah Madagaskar di selatan benua Afrika. Sebuah kajian masa lampau, memperoleh bukti bahwa banyak nama-nama tempat di pantai Campa dan Annam (Vietnam sekarang) berasal dari bahasa Melayu. Hal ini mendukung pendapat pelayaran orang-orang Melayu ke negeri Cina memang dilakukan oleh pelaut-pelaut Melayu dengan menggunakan perahu sendiri.

Hegemoni Sriwijaya atas Selat Malaka dan Laut Jawa selama berabad-abad sudah tentu harus ditopang oleh armada laut yang kuat. Untuk mendukung kekuatan ini, teknologi perkapalan dan ilmu navigasi harus ada. Salah seorang peneliti Sriwijaya berkebangsaan Perancis, Pierre Yves Manguin, mengatakan Sriwijaya sudah menggunakan kapal-kapal besar dalam jalur perdagangan di Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan.

Provinsi Sumatra Selatan menyimpan banyak potensi situs artefak perahu. Hal ini dibuktikan dari 12 situs perahu kuno di Indonesia 5 di antaranya berada di Sumatra Selatan, yakni situs Tanjung Jambu. Samirejo, Kolam Pinisi, Tulung Selapan, dan Karanganyar,

Pada sekitar tahun 1980-an, di satu bagian tebing sungai Lematang di dusun Tanjung Jambu, Kecamatan Merapi Lahat, ditemukan papan perahu kuno yang panjangnya berkisar 3,75 cm, lebar 21 cm, dan tebal 2,4-2,6 cm. Lalu tahun 1987, di Samirejo, di desa Mariana-Musi Banyuasin ditemukan bangkai perahu kuno Pada saat ditemukan kondisi bangkai perahu terletak pada dasar sungai tua yang dahulunya merupakan anak sungai Musi. Ukuran terpanjang papan 10,93 meter dan terpendek 3,5 meter dengan ketebalan 3,5 cm dan lebar 23 cm. Di situs Kolam Pinisi yang terletak di kaki Bukit Siguntang ditemukan juga bekas struktur bangunan perahu yang panjangnya sekitar 2,5 meter dengan ketebalan papan 5 cm dan lebar 20-30 cm. Pada tahun 1992, ditemukan bangkai perahu kuno di dusun Tulung Selapan, OKI. Diduga perahu itu berasal dari abad ke-5 dan ke-8 Masehi. Kemudian di situs Karanganyar (sekarang TPKS) ditemukan potongan papan berukuran panjang 60 cm dengan ketebalan 3 cm.

Mengenai bentuk dan konstruksi kapal pada era Sriwijaya terlihat pada relief-relief (lukisan yang dipahatkan) di dinding Candi Borobudur yang terletak di pulau Jawa. Di antara 11 relief tersebut, menurut pengamatan peneliti van Erp (1923), ada tiga jenis, yakni perahu lesung yang sangat sederhana, perahu lesung yang dipertinggi dengan cadik, dan perahu lesung yang dipertinggi tanpa cadik. Sedangkan van der Heide membuat tipologi berdasarkan jumlah tiang yang dipakai, yakni perahu dayung tanpa tiang, perahu bertiang tunggal tanpa cadik, perahu bertiang tunggal tanpa cadik dengan tiang yang terdiri dari dua buah kaki, perahu bertiang tunggal dengan cadik, dan perahu bertiang ganda dengan cadik. Relief kapal-kapal besar tersebut memperlihatkan variasi dalam bentuk, nampak sekali teknologi pembuatan kapal-kapal Sriwijaya tersebut sudah maju.

Bobot kapal Sriwijaya mencapai 250 sampai 1000 ton, dengan panjang sekitar 40 meter. Kapasitas kapal itu mampu menampung penumpang sampai 1000 orang, belum termasuk muatan barang. Kapal jung Cina yang berlayar pada abad ke-16, ketika kerajaan Sriwijaya sudah punah, diduga merupakan tiruan bentuk kapal Sriwijaya. Karena, sebelum abad ke-9 Masehi, negeri Cina tak pernah punya kapal-kapal antarsamudra seperti yang dimiliki armada kerajaan Sriwijaya.

I-Tsing yang mencatat perkembangan kerajaan Sriwijaya pada sekitar abad ke-7 Masehi mengatakan, pelayaran orang-orang Melayu di Sumatra ke negeri Cina memang dilakukan pelaut-pelaut Melayu menggunakan perahu sendiri. Kajian Wolters, dari Cornell University, mengenai abad-abad pra-Sriwijaya pun membawa pada kesimpulan yang dimaksud dengan The Shippers of the "Persian' trade" adalah orang-orang Melayu. Orang Melayu memang pelaut ulung, sehingga orang Portugis membuat buku panduan laut (roteiros) berdasarkan petunjuk-petunjuk dari pelaut Melayu. Ketangkasan bangsa Melayu sebagai pelaut ulung hingga sekarang masih tersisa, misalnya seperti yang masih dapat disaksikan pada kepiawaian sukubangsa Melayu di masyarakat Palembang yang masih bergelut dengan sungai Musi dan di daerah Kepulauan Riau.

Bukti tertulis mengenai penggunaan perahu sebagai sarana transportasi pada masa Sriwijaya disebutkan dalam prasasti Sriwijaya, berita Cina, dan berita Arab. Prasasti dari zaman Sriwijaya yang menyebutkan penggunaan perahu sebagai alat transportasi utama adalah Prasasti Kedukan Bukit. Dalam Prasasti itu disebutkan bahwa Dapunta Hyang berangkat dari

Minanga dengan membawa 20.000 balatentara dan 200 peti perbekalan (logistik) yang diangkut dengan perahu-perahu. Apabila dibandingkan dengan perahu pinisi yang dapat mengangkut 500 orang, maka perahu yang dibutuhkan Dapunta Hyang dalam ekspedisinya tersebut, sekurang-kurangnya dibutuhkan 40 perahu yang seukuran dengan perahu pinisi.

Tidak ada satupun sukubangsa yang berkebudayaan lebih maritim daripada sukubangsa "orang laut". Sukubangsa ini mendiami daerah-daerah muara sungai dan hutan bakau di pantai timur pulau Sumatra, Kepulauan Riau-Lingga, dan pantai barat Semenanjung Tanah Melayu sampai ke Muangthai Selatan. Mereka hidup di rumah-rumah di atas perahu menjadikan mereka orang laut dalam arti yang sesungguhnya. Berita Cina yang berasal dari tahun 1225 M menguraikan tentang kehidupan rakyat di kerajaan Swarnabhumi (Sriwijaya). Disebutkan bahwa rakyat tinggal di sekitar kota atau di atas rakit yang beratap rumbia. Mereka tangkas dalam peperangan baik di darat maupun di laut.

Ketika akan perang dengan kerajaan lain, mereka berkumpul dan memilih sendiri panglima dan pemimpinnya. Walaupun keperluan mereka dipenuhi, semua persenjataan dan perbekalan ditanggung mereka masing-masing. Dalam menghadapi lawan dengan resiko mati terbunuh, di antara bangsa-bangsa lain, mereka sulit dicari tandingannya. Mungkinkah "orang laut" yang mendiami Sumatra bagian timur itu keturunan dari mereka itu?

Sebagai "orang laut", masyarakat maritim Sriwijaya bergaul dan berdagang dengan berbagai bangsa di Asia Tenggara. Dampak, adanya hubungan dengan daratan Asia Tenggara, membawa suatu kemajuan dalam teknologi pembuatan perahu mereka. Berabad-abad setelah keruntuhan Srwijaya, di seluruh perairan Indonesia sekarang ini, banyak ditemukan reruntuhan perahu atau kapal yang tenggelam atau kandas. Dari reruntuhan itu para pakar perahu dapat mengidentifikasikan teknologi perahu berdasarkan wilayah budayanya, yaitu wilayah budaya Asia Tenggara dan wilayah budaya Cina.

Perahu yang dibuat dengan teknologi tradisi Asia Tenggara mempunyai ciri-ciri khas, antara lain badan (lambung kapal) perahu berbentuk seperti huruf V, sehingga bagian lunas-nya (bentuk bagian dasar yang membulat) berlinggi, haluan dan buritan lazimnya berbentuk simetris, tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya, dalam seluruh proses pembangunannya sama sekali tidak menggunakan paku besi, dan kemudi berganda di bagian kiri dan kanan buritan. Teknik yang paling mengagumkan untuk ukuran masa kini, adalah cara mereka menyambung papan. Selain tidak menggunakan paku besi, teknik menyambung antarpapan mengikatnya dengan tali ijuk. Sebilah papan, pada bagian tertentu dibuat menonjol. Di bagian yang menonjol ini, diberi 4 lubang, menembus ke bagian sisi tebal. Melalui lubang-lubang itu, tali ijuk kemudian dimasukkan dan diikatkan dengan bilah papan yang lain. Di bagian sisi yang tebal, diperkuat dengan pasak-pasak dari kayu atau bambu. Teknik penyambungan papan seperti ini dikenal dengan istilah "teknik papan ikat dan kupingan pengikat" (*sewn-plank and lashed-lug technique*).

Sisa perahu yang ditemukan di Samirejo, Mariana, dan Kolam Pinisi di kawasan Palembang, juga sisa perahu yang ditemukan di tempat lain di Indonesia, dan negara jiran (Malaysia), ada kesamaan yang dapat kita cermati, yaitu teknologi pembuatannya. Teknologi pembuatan perahu atau kapal yang ditemukan itu, antara lain; teknik ikat, teknik pasak dari kayu atau bambu, teknik gabungan ikat dan pasak dari kayu atau bambu, dan perpaduan teknik pasak dari kayu dan dari paku besi. Melihat teknologi rancangbangun perahu atau kapal tersebut, dapat diketahui tanggal pembuatannya.

Bukti tertulis tertua yang berhubungan dengan penggunaan pasak dari kayu atau bambu dalam pembuatan perahu atau kapal di Nusantara berasal dari sumber sejarah bangsa Portugis pada awal abad ke-16 Masehi. Dalam sumber itu disebutkan bahwa perahu-perahu niaga orang Melayu dan Jawa yang disebut jung (berkapasitas lebih dari 600 ton) dibuat tanpa sepotong besi pun di dalamnya. Untuk menyambung papan maupun gading-gading hanya digunakan pasak dari kayu. Cara pembuatan perahu dengan teknik tersebut, sampai sekarang masih tetap ditemukan di Indonesia, seperti yang terlihat pada perahu-perahu niaga dari Sulawesi dan dan Madura yang kapasitasnya lebih dari 250 ton.

Kapal-kapal yang dibangun menurut tradisi negeri Cina mempunyai ciri-ciri khas, antara lain tidak mempunyai bagian lunas (bentuk bagian dasarnya membulat), badan perahu atau kapal dibuat berpetak-petak dan dipasang sekat-sekat yang struktural, antara satu papan dengan papan lain disambung dengan paku besi, serta mempunyai kemudi sentra tunggal. Dari sekian banyak perahu kuno yang ditemukan di perairan Nusantara, sebagian besar dibangun dengan teknik tradisi Asia Tenggara. Varian dari kapal-kapal yang dibangun dengan teknik tradisi Asia Tenggara adalah kapal pinisi dan beberapa perahu tradisional di berbagai daerah di Indonesia. Pada perahu pinisi, teknik papan ikat dan kupingan pengikat dengan menggunakan tali ijuk sudah tidak dipakai lagi. Para pelaut Bugis sudah menggunakan teknik yang agak modern, tetapi masih mengikuti teknik tradisi Asia Tenggara. Akan tetapi, jangan dilupakan perahu tradisional yang pernah berlalu-lalang di sungai Musi, yaitu perahu kajang.

Perahu kajang adalah jenis perahu sungai yang dibuat dari kayu dengan ukuran yang terpanjang sekitar 10 meter dan lebar sekitar 3 meter. Sampai sekitar tahun 1980-an, jenis perahu kajang yang berukuran besar masih dimanfaatkan penduduk di daerah hulu Sumatra Selatan, yakni daerah Kayuagung, untuk mengangkut tembikar produk Kayuagung yang dipasarkan di Palembang. Sejalan dengan kurangnya minat masyarakat memakai barang-barang tembikar, kian lama perahu kajang jenis yang besar berkurang jumlahnya, bahkan sekarang dapat dikatakan sudah punah. Data runtuhan perahu Sriwijaya yang ditemukan di situs Samirejo, boleh jadi merupakan jenis perahu kajang yang berukuran besar. Demikian juga yang ditemukan di situs Tulung Selapan, Sungai Buah, dan Kolam Pinisi yang semuanya terletak di kawasan Palembang.

D. Indonesia dalam Kemaritiman

Setiap bangsa pendahulu yang diidentifikasikan dalam lingkup kerajaan maritim pada perjalanannya pasti dapat berjaya dengan kemampuan maritimnya yang menjadi andalan utama dalam bidang pelayaran dan perdagangannya. Indonesia dengan wilayah yang sama seharusnya dapat sama kuat dan sama hebatnya dengan para pendahulu. Nyatanya, saat ini pemerintah hanya berfokus terhadap pembangunan wilayah daratan, padahal Indonesia merupakan Negara kepulauan bukan Negara yang memiliki daerah daratan yang luas .

Kembalinya Indonesia kedalam sistem maritim diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi demi kesejahteraan rakyat. Dapat dibuktikan melalui negera Singapura yang maju dengan pelabuhan-pelabuhannya, sera Belanda yang dapat membangun negaranya melalui pajak-pajak dari Negara jajahannya.Mengapa mereka dapat?

Kuncinya yaitu menerapkan atau menyatukan visi Negara menjadi Negara maritim. Wawasan maritim adalah elemen awal untuk mewujudkan Negara maritim diikuti kedaulatan diaut, industri maritim, tata ruang kelautan, dan sistem hukum kelautan. Kelima elemen inilah yang akan menjadikan Indonesia kembali menjadi Negara maritim.

Wawasan kemaritiman Indonesia haruslah diterapkan sejak dini melalui pendidikan disekolah-sekolah.. Visi menuju Negara maritim ini harus dibangun disemua lini diIndonesia dalam konteks NKRI.

E. Kesimpulan

Dari kehidupan para pendahulu bahwa nenek moyang bangsa Indonesia merupakan "pelaut handal" yang mewariskan sejarah dan kepiawaiannya dalam konteks membangun Negara maritim yang hebat. Melalui Sriwijaya dapat ditarik kesimpulan bahwa kerajaan ini memiliki sistem yang dapat ditiru dan diterapkan di Indonesia untuk mencapai visi Negara kemaritiman yang hebat.

Daftar Pustaka

Hsien, Wen. *t'ung k'ao Ma-Tuan-Lin*. halaman 332, 2607

Sauvaget, J., 1948. *'Ahbar as-Sin wa l'Hind*. Paris : Belles Lettres. halaman 10

W, Wolters O., 2011, *Kemaharajaan Maritim Sriwijaya di Perniagaan Dunia*. Depok: Komunitas Bambu.

Laufer, B., 1919,. "*Sino-Iranica:Chienese contributions to the history of civilization in acient Iran, with special refrence to the history of cultivated plant and product*. Chicago: Filed Museum of Natural history ,Publication series 201,edisi 3, no.3

Anshori, Nashruddin, Dri Arbaningsih, 2008, *Negara maritim Nusantara Jejak sejarah yang terhapus*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

PERANAN KOTA TEGAL TERHADAP BERDIRINYA BENTENG PERTAHANAN MARITIM NUSANTARA

Nikita Devy Haryono[1]
SMA Stella Duce 1 Yogyakarta
Jl. Sabirin No. 1-3 Kotabaru, Yogyakarta

I. Pendahuluan

Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti sering mengundang kontroversi dikalangan masyarakat. Kebijakan beliau menyangkut pengeboman kapal-kapal negara asing yang memasuki wilayah perairan Indonesia dianggap dapat memutuskan kerja sama antara Indonesia dengan negara-negara yang bersangkutan. Namun, apakah pernah terpikirkan oleh masyarakat Republik Indonesia sendiri mengenai dampak yang terjadi bila kapal asing terus menerus memasuki perairan Indonesia dan merebut kekayaan alam Indonesia.

"*Lautan Yang Luas Dengan Kekayaan Alam Berlimpah Bagi Sejuta Kehidupan*".

Untaian kata-kata tersebut patut direnungkan oleh masyarakat Indonesia. Mengapa? Indonesia ingin berkembang menjadi negara maju, namun untuk menjadi sebuah negara maju tidaklah mudah. Diperlukan kualitas masyarakat yang baik pula. Seperti yang dikatakan oleh Menteri Susi, "Satu dari tiga anak Indonesia bertumbuh kuntet karena kurang protein." Kekurangan protein, seharusnya bukan menjadi masalah bagi Indonesia. Mengingat bahwa negara kita adalah negara maritim, dengan perairan yang begitu luas yang menggambarkan bahwa Indonesia mempunyai banyak sumber protein bagi masyarakatnya terutama protein berupa ikan. Keamanan laut adalah kunci dari pembangunan nasional.

Banyaknya pelanggaran perbatasan laut Indonesia menyebabkan banyak kerugian bagi Indonesia, baik bagi keuangan negara, potensi sumber daya alam, dan juga kualitas sumber daya manusia. Untuk mengatasi masalah ini maka diperlukan suatu sistem pertahan dan keamanan di laut nasional. Pertahanan dan keamanan di laut dilaksanakan oleh TNI-AL (Angkatan Laut). Peranan TNI-AL sebagai sistem HANKAM di laut harus terus menerus dibina dalam pelaksanaan tugas dan kualitas sarana-prasarana.

Namun, apakah masyarakat Indonesia mengenal apa itu TNI-AL? Atau hanya sebatas tahu bahwa mereka mempunyai kekuatan pertahan di laut tanpa mempedulikan asal-usul dan tugas sebenarnya dari TNI-AL? Apakah masyarakat dengan jelas mengetahui sejarah dari kekuatan HANKAM Laut Indonesia? Bagaimana dengan proses perjuangan saat awal pembentukan kekuatan pertahan laut ini?

[1] Peserta siswi terbaik ke-II dari Provinsi D.I. Yogyakarta dalam lawatan sejarah regional BPNB DIY 2016

Banyak pertanyaan yang dapat dilontarkan pada masyarakat Indonesia, banyak yang mungkin dapat menjawab dengan yakin, namun banyak juga yang dijawab dengan sikap masa bodoh. Apa jadinya bila pertanyaan seperti ini dilontarkan oleh masyarakat luar negeri? Apakah kita tidak malu bila kita tidak mengetahui asal-usul dari suatu badan yang memiliki pengaruh sangat penting bagi pertahanan dan keamanan laut negara kita sendiri? Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut, pertanyaan utama yang muncul untuk mencari tahu mengenai perkembangan suatu badan pertahanan yang memiliki pengaruh sangat penting bagi pertahanan dan keamanan laut di pantai utara Jawa, dalam hal ini TNI AL di kota tegal yaitu bagaimana awal mula pembentukan TNI-AL? apa saja yang menjadi pertimbangan pemilihan Kota Tegal sebagai tempat lahirnya Pangkalan TNI-AL?

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat kualitatif dengan menggunakan metode penelitian sejarah (*historical research*). Metode dengan mengumpulkan data-data dan bukti yang jelas untuk menegakkan fakta dan memperoleh kesimpulan. Proses pencarian data (Heuristik) dilakukan dengan menelusuri sumber-sumber kepustakaan (buku) yang dapat membantu mengumpulkan fakta dan data-data yang dibutuhkan. Selain itu juga sumber lain yang diperoleh melalui wawancara informan untuk mendukung kebenaran data yang didapatkan.

II. Sejarah TNI-AL

Awal mula berdirinya TNI-AL tidak lepas dari faktor internal berupa situasi yang dialami negara Republik Indonesia. Pada bulan Februari 1957, Presiden Soekarno memanggil semua pejabat sipil dan militer serta semua pimpinan partai ke Istana Merdeka. Presiden Soekarno mengajukan konsepsinya yang berisi tentang pembentukan Kabinet Gotong Royong yang terdiri dari wakil-wakil semua partai ditambah dengan golongan fungsional. Selain itu, pembentukan Dewan Nasional (kemudian bernama Dewan Pertimbangan Agung), yang beranggotakan wakil-wakil partai dan golongan fungsional pada masyarakat.

Gagasan-gagasan ini ditolak oleh sebagian besar partai sehingga situasi politik menjadi memanas. 17 Desember 1957 Presiden mengumumkan keadaan darurat perang (SOB) untuk seluruh wilayah Indonesia. Pada tanggal 5 Juli 1959, Presiden mengeluarkan Dekrit Presiden yang berisi:

1. Pembubaran Konstituante
2. Berlakunya kembali UUD 1945
3. Tidak berlakunya UUDS

Sejak dikeluarkannya Dekrit Presiden 5 Juli 1959, dimulailah pelaksanaan demokrasi terpimpin dimana terjadi pemusatan kekuasaan pemerintah kepada Presiden Soekarno.

A. Modernisasi ABRI

Usaha ke arah pembentukan satu ABRI dimulai pada masa Ir. Djuanda menjadi menteri pertama. Dibentuklah panitia yang dipimpin Deputi Menteri Keamanan Nasional Hidajat dengan anggota KSAD, KSAL, dan KSAK.

Ternyata Presiden tidak menyetujuji hal ini karena struktur seperti ini tidak sesuai dengan aspirasi politiknya. Dalam struktur organisasi ABRI, Presiden menginginkan adanya jabatan Panglima Tertinggi yang akan dipegangnya sendiri.

Akhirnya panitia mengadakan beberapa perubahan. Dimana dalam konsep kedua diajukan jabatan Kepala Staf Operasi Angkatan Bersenjata (KSOB) sebagai pengganti KSAB, akan bertugas membantu Pnglima Tertinggi dalam bidang operasi. Namun, konsep kedua ini juga ditolak oleh Presiden. Maka muncullah keputusan Presiden yaitu ditetapkannya organisasi pucuk pimpinan Angkatan Bersenjata dengan pucuk pimpinan Presiden/Panglima Tertinggi Angkatan Perang yang memegang kekuasaan teringgi atas Angkatan Bersenjata. Dalam melaksanakan tugasnya Presiden dibantu oleh Staf Angakatan Bersenjata dibantu 3 orang Deputy, yaitu Deputy Operasi, Deputy Pembinaan, dan Deputi Khusus. Mengenai susunan organisasi Angkatan Darat, Laut, Udara, dan Kepolisian akan diatur sedemikian rupa sehingga diperoleh keseragaman.

B. Penambahan Peralatan Modern

Sesudah pengakuan kedaulatan, ABRI menerima warisan perlatan dari Belanda. Namun peralatan itu sebenarnya tidak memadai dan sudah out of date (usang), karena merupakan peralatan yang berasal dari Perang Dunia II.
Di saat negara lain sudah mampu memproduksi peralatan modern, ABRI masih belum dapat melakukannya. Persoalan di dalam negeri seperti persoalan partai politik menempatkan ABRI di bawah kekuasaan politik. Pemberontakan-pemberontakan yang terjadi sangat memakan waktu dan tenaga sehingga membuat modernisasi peralatan tidak terpikirkan.

Usaha modernisasi perlatan didesak oleh dua hal, yaitu Pemberontakan PRRI-Persemesta dan semakin meningkatnya perjuangan pembebasan Irian Barat. Salah satu cara yang paling mudah untuk dilakukan pada waktu itu adalah membeli peralatan militer dari luar negeri. Sesuai dengan politik Indonesia yang bebas aktif, maka pembelian diusahakan dari berbagai pihak, baik Blok Barat maupun Blok Timur.

Untuk melaksanakan tugas pembelian peralatan, Desember 1960 pemerintah membentuk misi yang dipimpin oleh Menteri Keamanan Nasional/Kasad Jenderal AH. Misi itu berangkat ke Moakwa dengan tujuan mempercepat pembelian senjata, perlengkapan dan perbekalan bagi pasukan Indonesia berdasarkan persetujuan Indonesia-Uni Sovyet dalam 1958.

Sesuai dengan geografi Indonesia yang merupakan daerah kepulauan, maka unsur armada juga tidak dilupakan. Selain perjanjian pembelian perlengkapan untuk Angkatan Darat dan Angkatan Udara, terdapat juga pembelian armada untuk Angkatan Laut. Dengan penambahan perlengkapan itu, ABRI semakin kuat. Hal ini memberikan manfaat yang sangat besar dalam perjuangan pembebasan Irian Barat. Di mana pada akhirnya Belanda bersedia mengembalikan wilayah Irian Barat kepada Indonesia.

C. Menuju Angkatan Laut Jaya

Dikeluarkannya Dekrit Presiden 5 Juli 1959, terjadi perubahan yang fundamental dalam sistem politik dan ketatanegaraan Republik Indonesia. Sesuai dengan Ketetapan Presiden No. 7 tahun 1959 ALRI menjadi suatu departemen dengan nama Departemen Angkatan Laut yang dipimpin oleh Menteri/Kepala Staf Angkatan Laut.

Berkembangnya organisasi Angkatan Laut menjadi departemen, menyebabkan misi ALRI bertambah luas. Tugas-tugas yang harus dilaksanakan adalah menunjang program Kabinet Kerja, salah satu diantaranya adalah untuk membebaskan Irian Barat dari penjajahan Belanda. Perubahan penting lainnya adalah fungsi Angkatan Laut yang semula hanya sebagai kekuatan Hankam kemudian berfungsi juga di bidang Non-Hankam, yaitu menunjang program pemerintah dibidang ekonomi, sosial, dan budaya.

Tahun 1960 kekuatan ALRI makin nyata dengan datangnya pesawat-pesawat jenis Ganet dan Albatros dari luar negeri sebagai senjata bantu Armada ALRI. Berkaitan dengan hal ini telah diresmikan Pangkalan Udara Angkatan Laut Morokrembangan pada tanggal 1 Maret 1960, kemudian ALRI membuat Pangkalan Udara di Waru yang mampu didarati oleh segala tipe pesawat udara dan merupakan pangkalan udara termodern di Asia Tenggara saat itu.

Untuk memenuhi pengawakan kapal perangmaka diadakanlah penambahan personnel secara besar-besaran melalui pendidikan. Lembaga pendidika ALRI yang menjadi tempat pelatihan para personel ALRI adalah Akademi Angkatan Laut (AAL), Kursus Calon Perwira (Suscapa), Sekolah Calon Bintara (Secaba), dan Sekolah Calon Tamtarna (Secata). Selain itu untuk menambah profesionalisme terdapat Sekolah Staf dan Komando Angkatan Laut (Seskoal), Sekolah Komando Umum Angkatan Laut (Sekual), dan Institut Ilmiah Angkatan Laut (IIAL).

Berdasarkan perkembangan yang telah dicapai sepanjang periode 1959-1966, ALRI telah memiliki komponen tempur Sistem Senjata Armada Terpadu (SSAT), yang terdiri atas:

1. Kapal perang berjumlah ± 140 buah yang dikendalikan oleh Komando Armada.
2. Korpa Komando Angkatan Laut (KKO-AL) terdiri dari 2 Paskoarma dengan 10 Batalyon.
3. Konerbal dengan pangkalannya di PUAL Juanda Surabaya mempunyai beberapa skwadron pesawat.
4. Konatal di Surabaya yang tidak hanya mampu mereparasi kapal-kapal perang tetapi tidak dapat memproduksi beberapa jenis kapal perang.

III. Prospek Kota Tegal

Tentara Keamanan Rakyat (TKR) dibentuk yang kemudian berubah nama menjadi Tentara Republik Indonesia (TRI) dengan susunan dan perlengkapan yang disempurnakan. ALRI mengadakan pangkalan di Tegal legkap dengan galangan kapan dan Sekolah Angkatan Laut-nya. Dalam usaha

mendatangkan senjata api dari luar negeri, maka sering pangkalan IV dari ALRI di Tegal dapat menerobos blokade Belanda di lautan. Karena blokade itu timbullah usaha-usaha dari penduduk kota dan kabupaten Tegal untuk memproduksi sendiri barang-barang kebutuhan sehari-hari.

Kota Tegal mempunyai luas wilayah 38,5 km2 pernah menjadi ibukota keresidenan, yang terdiri dari daerah Tegal, Pemalang, dan Brebes. Sejak tahun 1901, Tegal menjadi ibukota kabupaten dan daerah Tegal.

Sebuah kota kecil yang mungkin kurang diperhitungkan keberadaannya, namun dapat dipilih sebagai tempat berdirinya pangkalan pertama TNI-AL. Kota Tegal mengalami perkebangan yang sangat baik tiap tahunnya. Hal ini didukung oleh letaknya yang sangat strategis, yaitu pada titik pertemuan antara jalan kereta api maupun jalan raya dari Jakarta ke Surabaya dan dari Tegal ke Purwokerto. Dapat dikatakan bahwa Tegal merupakan pintu masuk dari Jawa Barat ke Jawa Tengah.

Letak Kota Tegal yang tergambar pada atlas.

Sumber: *Schoolatlas Van Nederlandsch Oost-Indie*, 1911

Selain karena letaknya yang strategis, Kota Tegal juga dipilih sebagai tempat berdirinya pangkalan pertama TNI-AL karena alasan keamanan. Pada masa-masa perlawanan mempertahankan kemerdekaan RI, banyak sekali perlawanan yang terjadi di berbagi daerah. Kota Tegal dipilih karena dianggap paling baik sebagai pangkalan kekuatan laut dikarenakan kota-kota lainnya telah dikepung.

Di Kota Tegal juga didirikan Sekolah Angkatan Laut (SAL) yang dilakukan oleh Laksamana III Mas Pardi, Laksamana III Adam dan Mayor R.E. Martadinata, pada tanggal 12 Mei 1946 yang diresmikan oleh Presiden Soekarno. Peresmian SAL Tegal ini dijadikan sebagai momen penting dan tonggak sejarah bagi cikal bakal perkembangan pendidikan TNI-AL sehingga setiap tanggal 12 Mei diperingati sebagai Hari Pendidikan TNI AL.

III. Penutup

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan sebelumnya, kesimpulan yang dapat diambil antara lain TNI-AL dibentuk dengan berbagai perjuangan saat menghadapi tantangan mempertahankan kemerdekaan Indonesia.

Didirikannya TNI-AL adalah untuk merebut dan mempertahankan kemerdekaan dari aspek laut. Namun sekarang, tugas dari TNI-AL adalah mengisi kemerdekaan Indonesia dengan membangun, menjaga, dan meningkatkan kedaulatan yuridiksi laut Indonesia serat melaksanakan pertahanan dan menjaga laut Indonesia dari segala ancaman, tantangan, hambatan, dan gangguan.

Banyak aspek yang dapat dijadikan pertimbangan dalam pemilihan Kota Tegal sebagai tempat awal berdirinya Pangkalan TNI-AL yaitu letak dari Kota Tegal yang sangat strategis dan mempertimbangkan alasan keamanan. Selain itu warga masyarakat di Kota Tegal juga selalu memberikan dukungan yang sangat positif sehingga Kota Tegal bisa berkembang dengat pesat. Selain menjadi tempat awal berdirinya Pangkalan TNI-AL, Tegal juga menjadi tempat berdirinya Sekolah Angkatan Laut yang melahirkan perwira-perwira TNI-AL yang nantinya akan mengabdi bagi bangsa Indonesia dalam mempertahankan keamanan laut Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim.1911. *Schoolatlas Van Nederlandsch Oost-Indie*. Groningen: J. B. Wolters.

Azis, Abdul. 1989. PERISTIWA TIGA DAERAH, Jakarta: PT Pustaka Utama Grafiti

Dinas Penerangan TNI Angkatan Laut. 2012. SEJARAH TNI ANGKATAN LAUT 1959-1965 III, Jakarta: TNI-AL

Kusumoprojo, Wahyono S. 1979. Beberapa Pikiran Tentang Kekuatan dan Pertahanan di Laut, Jakarta: Surya Indah

Masyhuri. 1996. Menyisir Pantai Utara; Usaha dan Perekonomian Nelayan di Jawa dan Madura 1850-1940, Yogyakarta: Yayasan Pustaka Nusatama

Suputro. 1959. TEGAL DARI MASA KE MASA, Jakarta: Bagian Bahasa Djawatan Kebudajaan Kementerian P. P. dan K.

Tim Litbang Kompas. 2003. Profil Daerah Kabupaten dan Kota Jilid 3, Jakarta: Kompas

Zuhdi, Susanto. 2014. NASIONALISME, LAUT, DAN SEJARAH. Depok: Komunitas Bambu

DAFTAR INFORMAN

Nama : Kristanto, SE. , MAP.
Alamat : Perum TNI AL, Blok G16/01, Sidoarjo, Jawa Timur
Pekerjaan : TNI AL
Jabatan : Kasubdep Kesla, RSAL Dr. Ramelan

PASANG SURUT PELABUHAN PERIKANAN KLUWUT DI TENGAH KEHIDUPAN MASYARAKAT AGRARIS

Lesta Al Fatiana[1]
SMA Negeri 1 Kecamatan Bumiayu

I. Pendahuluan

Indonesia merupakan Negara kepulauan (archipelago state) yang terdiri atas pulau-pulau yang dibatasi oleh laut dan selat. (Kemendiknas RI, 2013 : 60) Istilah "negara kepulauan" merupakan padanan dalam bahasa Indonesia dari pengertian archipelagic state. Jika menyimak arti sesungguhnya dari kata archipelago, maka (menurut kamus Oxford dan Webster) kata ini berasal dari bahasa Yunani, yakni *arch* (besar,utama) dan *pelagos* (laut). Jadi, *archipelagic state* sebenarnya harus diartikan sebagai "negara laut utama" yang ditaburi dengan pulau-pulau, bukan Negara pulau-pulau yang dikelilingi laut. Dengan demikian paradigma perihal Negara kita seharusnya terbalik, yakni Negara laut yang ada pulau-pulaunya (Adrian B. Lapian, 2009 : 2).

Sejak abad ke-9 Masehi, bangsa Indonesia telah berlayar jauh dengan menggunakan kapal bercadik. Mereka ke utara mengarungi lautan, ke barat memotong lautan Hindia hingga Madagaskar, ke timur hingga Pulau Paskah. Dengan kian ramainya arus pengangkutan komoditas melalui laut, mendorong munculnya kerajaan-kerajaan di nusantara yang bercorak maritim dan memiliki armada laut yang besar. Sejarah mencatat bahwa kehidupan bahari bangsa Indonesia sudah lahir jauh sebelumnya, hal ini dibuktikan dengan adanya temuan-temuan situs prasejarah maupun masa-masa berikutnya (Lombard, 2005: 19-20). Salah satu contohnya yaitu adanya gambar perahu bercadik pada salah satu relief candi Borobudur .

Sampai saat ini Negara Indonesia masih diakui kemaritimannya oleh dunia. Hal ini dibuktikan dengan disertakannya Negara Indonesia sebagai bagian dari Segitiga Terumbu Karang dunia, bersamaan dengan Malaysia, Filipina, Timor Lesta, Papua Nugini, dan Kepulauan Solomon. Wilayah segitiga terumbu karang ini dibuat berdasarkan besarnya jumlah terumbu karang yang ada di wilayah tersebut (lebih dari 600 spesies). Wilayah laut ini juga merupakan habitat enam dari tujuh spesies penyu dunia dan lebih dari 2000 spesies ikan karang. (K. Wardiyatmoko, 2013 : 326)

[1] Peserta siswi terbaik ke-I dari Provinsi Jawa Tengah dalam kegiatan lawatan sejarah regional BPNB DIY 2016.

Kekuatan dan keunggulan maritim Indonesia memang besar jika kita lihat studi sejarah yang ada di Indonesia. Ironisnya, studi sejarah Indonesia hingga sekarang lebih banyak mementingkan peristiwa yang terjadi di darat, walaupun sesungguhnya lebih dari separuh wilayah Indonesia terdiri dari laut. Dengan demikian, ada bagian besar dari pengalaman dan kegiatan penduduk masa lampau yang lolos dari pengamatan para sejarawan, khusunya tentang sejarah maritim. Jika dilihat dari potensi yang dimiliki oleh Republik Indonesia pada masa kini, tentu ini merupakan suatu petunjuk bahwa ada cukup banyak orang Indonesia menggantungkan diri baik secara langsung maupun tidak langsung pada laut. Berbicara tentang laut, tentu kita tidak bisa lepas terhadap yang dinamakan dengan Pelabuhan. Baik itu pelabuhan kapal maupun pelabuhan perikanan.

Melihat kondisi geografis tersebut Indonesia merupakan Negara kepulauan yang memiliki sekitar 516 pelabuhan. Dari 516 pelabuhan terdapat 218 pelabuhan yang dapat dimasuki kapal, dan secara keseluruhan hanya ada 63 pelabuhan yang dapat dianggap memenuhi syarat untuk melayani pelayaran dan perdagangan dalam dan luar negeri (Lawalata, 1981 : 48-50)

Ada banyak masyarakat Indonesia yang memanfaatkan laut sebagai sumber mata pencaharian. Sebagai contoh kecil, masyarakat di sekitar pesisir Pantai Utara Jawa Tengah tepatnya di Kabupaten Brebes mereka sangat menggantungkan diri terhadap hasil laut. Dengan hal ini adanya pelabuhan perikanan sangatlah berperan penting. Selain sebagai sarana penampungan juga bisa digunakan sebagai sarana pengolahan dan pemasaran. Salah satu pelabuhan perikanan di Brebes yang masih aktif sampai sekarang yaitu pelabuhan perikanan Desa Kluwut, Kecamatan Bulakamba, Kabupaten Berebes. Oleh karena peran pelabuhan perikanan yang sangat penting maka dari itu penulis tertarik hatinya untuk membuat sebuah karya tulis tentang sejarah pelabuhan perikanan Kluwut Brebes dengan judul "Pasang Surut Pelabuhan Perikanan Kluwut Di Tengah Kemaharajaan Sektor Agraris" Dengan harapan karya ini dapat meningkatkan dan menumbuhkan kesadaran warga Indonesia tentang arti penting dan peran penting pelabuhan perikanan dalam proses mata pencaharian para masyarakat pesisir pantai.

Berdasarkan latar belakang yang dijelaskan tersebut, permasalahan yang muncul untuk dikaji lebih mendalam yaitu bagaimana sejarah pasang surut Pelabuhan Perikanan Kluwut ? Bagaimana kondisi masyarakat di sekitar Pelabuhan Perikanan Kluwut dahulu hingga sekarang? Bagaimana budaya dan tradisi yang berkembang di Pelabuhan Perikanan Kluwut sebagai desa maritim

sekaligus desa agraris ? Apakah dampak dari adanya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 2 Tahun 2015 terhadap masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut ?

Adapun tujuan yang ingin dicapai melalui penelitian ini antara lain untuk mengetahui sejarah pasang surut Pelabuhan Perikanan Kluwut. Selain itu, untuk mengetahui kondisi masyarakat di sekitar Pelabuhan Perikanan Kluwut dahulu hingga sekarang. Di sisi lain, untuk mengetahui budaya dan tradisi yang berkembang di Pelabuhan Perikanan Kluwut sebagai desa maritim sekaligus desa agraris. Tujuan lainnya yaitu untuk mengetahui dampak dari adanya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 2 Tahun 2015 terhadap masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut.

Agar dalam penelitian ini tidak terjadi kesimpangsiuran maka dalam penelitian ini perlu adanya pembatasan ruang lingkup kajian yang meliputi lingkup wilayah (spatial scope) dan lingkup waktu (temporal scope). Spatial scope yang di maksud adalah Desa Kluwut, Kecamatan Bulakamba, Kabupaten Brebes. Sedangkan scope temporal antara tahun 1998-2016, di mana dalam kurun waktu tersebut merupakan awal berkembangnya Pelabuhan Perikanan Kluwut.

Landasan teori diperlukan dalam penelitian ini untuk mempermudah dalam menjawab pertanyaan penelitian. Landasan teori yang dipergunakan diselaraskan dengan ruang lingkup kajian. Adapun landaan teori yang relevan dengan penelitian ini antara lain tentang lingkup pelabuhan. Pelabuhan sendiri menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan yaitu tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Selainitu, untuk melihat wilayah Kluwut juga harus memahami uraian mengenai perikanan yang menurut UU Nomor 45 Tahun 2009 Pasal 1 ayat (1) diartikan sebagai semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan sampai dengan pemasaran yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan. Dalam kehidupan masyarakat Kluwut juga mengenal berbagai tradisi. Oleh karena itu perlu dijelaskan terminologi dari tradisi itu sendiri. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat,

tradisi merupakan adat kebiasaan turun temurun dari nenek moyang yang masih dijalankan dalam masyarakat (Departemen Pendidikan Nasional, 2012: 1483). Letak desa Kluwut yang berdekatan dengan laut juga berkaitan erat dengan kehidupan masyarakat pesisir. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat, masyarakat adalah sejumlah manusia dalam arti seluas-luasnya dan terikat oleh suatu kebudayaan yang mereka anggap sama: -terpelajar. (Departemen Pendidikan Nasional, 2012: 885) dan pesisir adalah tanah datar berpasir di pantai (di tepi pantai). (Departemen Pendidikan Nasional, 2012: 1065)

Metode penelitian yang digunakan untuk menggali informasi dalam penulisan ini antara lain studi literatur, wawancara, analisis, dan sintesis. Studi literatur dilekukan dengan mengambil beberapa referensi sebagai bahan acuan dan pelengkap dalam penyusunan dan juga sebagai landasan teori. Wawancara (*interview*) dilakukan dengan melakukan wawancara kepada beberapa narasumber (informan) yang relevan sebagai bahan acuan dan pelengkap dalam penyusunan. Analisis dilakukan dengan menganalisis permasalahan yang bersifat umum dan khusus tentang pelabuhan perikanan. Sintesis dilakukan dengan menyusun hasil analisis dalam bentuk kerangka yang terarah dan terpadu berupa deskripsi konsep perancangan sebagai pemecahan yang selanjutnya menghasilkan suatu kesimpulan.

II. Sejarah Pasang Surut Pelabuhan Perikanan Kluwut

Desa Kluwut merupakan sebuah desa yang terletak di Kecamatan Bulakamba, Kabupaten Brebes dimana wilayahnya terbagi oleh Sungai Kluwut dan Jembatan Kluwut. Hanya ada sedikit sekali literatur yang menceritakan tentang sejarah Desa Kluwut. Untuk mengetahui tentang sejarah Kluwut hanya bisa mencari sumber dari warga-warga desa. Menurut cerita yang berkembang, adanya desa kluwut ini masih ada kaitannya dengan Kerajaan Sunda. Hal ini dibuktikan dengan ditemukannya makam sesepuh desa yakni Syekh Abdurrahman atau yang biasa masyarakat sebut dengan "simbah kluwut". Syekh Abdurrahman atau Simbah Kluwut diketahui berasal dari Tatar Pasundan. Lokasi pemakamannya berada tepat di sebelah timur Sungai Kluwut. (Wawancara Isa Anshori, 41)

Lokasi pemakaman "*Simbah Kluwut*"

Sumber foto : *Dokumen pribadi*

Selain itu, kebudayaan yang berkembang di desa ini tidak hanya kebudayaan jawa, namun ternyata berkembang pula budaya sunda. Bahkan menurut penuturan warga, budaya sunda di Desa Kluwut lebih kental daripada budaya jawa nya sendiri. Hal ini menjadi salah satu bukti bahwa adanya Desa Kluwut berkaitan erat dengan Kerajaan Sunda. Menurut naskah kuno primer Bujangga Manik batas Kerajaan Sunda sebelah timur adalah Ci Pamali ("Sungai Pamali", sekarang disebut sebagai Kali Brebes). Adanya keterangan ini semakin memperkuat bahwa adanya Desa Kluwut berkaitan erat dengan kekuasaan Kerajaan Sunda. Disebutkan bahwa nama Desa Kluwut diambil dari nama sungai yang membelahnya, yakni Sungai Kluwut.

Menurut data yang diperoleh dari Arsip Balai Desa Kluwut, pada saat itu yang menjadi lurah pertama Kluwut bernama ki Suratruna. Sampai sekarang sudah ada 12 generasi kepala Desa Kluwut. Jika kita melihat generasi kepala desa yang hanya baru dua belas generasi, tentu akan berfikir bahwa Desa Kluwut ini desa baru, padahal tidak. Penyebab masih sedikitnya generasi lurah yaitu karena dalam satu kali masa pemerintahan lurah Desa Kluwut zaman dahulu bisa menjabat sampai bepuluh-puluh tahun lamanya, bahkan ada yang seumur hidup.

Kehidupan masyarakat Desa Kluwut pada zaman dahulu sudah bergantung terhadap laut dan pertanian. Hal ini dikarenakan adanya Sungai Kluwut yang saat itu bermuara di pantai yang jaraknya kurang lebih 12 km dari Sungai Kluwut, sehingga masih memungkinkan masyarakat untuk mencari penghidupan dari laut. Pada saat itu peralatan yang digunakan masih sangat sederhana, bahkan alat transportasi laut yang digunakan masih berupa perahu kecil atau yang kita kenal dengan sebutan sampan. Masyarakat biasanya melaut dan baru mendarat setelah berminggu-minggu.

Pada saat itu, masyarakat Desa Kluwut masih hidup nomaden atau berpindah-pindah. Hal ini disebabkan karena hasil tangkapan ikan yang sangat minim. Ketika mereka hanya mendapatkan tangkapan ikan yang minim, biasanya mereka akan mencari tempat yang terdapat banyak ikan. Bahkan persebaran masyarakat Kluwut sampai ke Sumatera. Hal ini dibuktikan dengan adanya kelompok masyarakat berbahasa jawa di wilayah Sumatera.

Selama berpuluh-puluh tahun mereka berlayar dengan menggunakan perahu kecil atau yang biasa disebut dengan sampan. Baru pada era reformasi, pemerintahan KH. Abdurrahman Wahid sekitar tahun 1998 mulai ada perahu yang ukurannya lebih besar daripada sampan, dan perahu besar ini sudah bisa dijumpai di wilayah Tegal. Pada masa ini masyarakat Desa Kluwut sudah tinggal menetap di sekitar Sungai Kluwut. Perahu besar tersebut berasal dari perahu dari wilayah Tegal yang kemudian dibongkar dan oleh pemuda-pemuda Kluwut ditiru untuyk nantinya memproduksi sendiri .

Keadaan seperti ini berlangsung selama kurang lebih empat tahun. Baru pada tahun 2004, pada masa pemerintahan Bupati Tadjudin Noor Ali di Desa Kluwut dicanangkan untuk membangun sebuah pelabuhan perikanan yang sebenarnya seperti di Tegal. Namun syarat agar bisa membangun pelabuhan ikan yang sebenarnya yaitu harus melakukan bedol desa sekitar sepanjang satu kilometer. Karena jika ingin dibangun sebuah pelabuhan tentu harus membutuhkan lahan yang sangat luas. Masyarakat Desa Kluwut tentu menolak jika harus diadakan bedol desa. Mereka tidak ingin permukimannya dibedol. Akhirnya rencana untuk membuat pelabuhan yang sebenarnya belum bisa terwujud.

Sebenarnya, pada saat itu ketika masyarakat melaut, hasil laut mereka dibawa ke Pelabuhan Tegal terlebih dahulu baru kemudian dibawa ke Kluwut. Jadi di Kluwut itu hanya sebagai tempat bongkar muat, dan tempat pelelangan ikan saja. Sampai saat ini, rencana pembuatan pelabuhan perikanan yang sebenarnya masih belum dapat terwujud. Karena ada banyak sekali faktor penyebabnya, diantaranya yaitu area dan lokasi Desa Kluwut yang tidak memenuhi syarat, karena jaraknya yang jauh dari laut sekitar dua belas kilometer. Kemudian adanya pendangkalan sungai yang disebabkan oleh adanya material bawaan dari laut, karena posisi garis pantai kluwut yang menjorok ke laut.

Kondisi kapal-kapal dan Sungai Kluwut yang mengalami pendangkalan

Sumber foto : *Dokumen pribadi*

Saat ini, sudah hampir satu tahun Pelabuhan Kluwut tidak ada kegiatan, hanya ada sewaktu-waktu itu pun jumlah ikan yang masuk hanya sedikit. Dengan adanya permasalaham seperti ini, akhirnya pada tahun 2012 Pelabuhan Kluwut rencana akan dipindahkan atau dialihkan ke Desa Pulau Lampes, hal ini dikarenakan jarak Desa Pulau Lampes yang lebih dekat dengan laut yaitu sekitar dua kilometer. Desa Pulau Lampes masih merupakan bagian dari Kecamatan Bulakamba. Dan diperkirakan jika pelabuhan perikanan di Desa Pulau Lampes jadi, maka para nelayan Desa Kluwut tidak harus ke Tegal terlebih dahulu, mereka bisa langsung membawa hasil laut ke Pelabuhan Desa Pulau Lampes.

III. Kondisi Masyarakat Di Sekitar Pelabuhan Perikanan Kluwut.

Desa Kluwut merupakan desa yang memiliki penduduk terpadat ke-2 se-Kabupaten Brebes., dengan jumlah penduduk mencapai 31.565 jiwa. Luas wilayahnya mencapai 690 Ha dengan klasifikasi 160 Ha permukiman penduduk, dan seluas 530 Ha merupakan persawahan. Hal inilah yang menjadi salah satu keunikan dari Desa Kluwut. Desa Kluwut terkenal sebagai desa pelabuhan karena disana terdapat pelabuhan perikanan, akan tetapi, luas wilayah persawahan mencapai 530 Ha, dan hal ini berarti sebagian penduduk juga bermata pencaharian sebagai petani. Jika di prosentasekan berdasarkan mata pencahariannya, 60% penduduk bermata pencaharian sebagai nelayan, 20% petani, 20% pedagang dan sisanya lain-lain. Masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut mayoritas beragama islam. Bahkan disebutkan bahwa majlis ta'lim yang ada karena saking banyaknya, perputaran pengajian tidak akan berhenti selama 2 tahun. Bisa dibayangkan, betapa kental rohani islam di desa ini. (Arsip resmi Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut, 2016)

Di Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut ada banyak remaja yang putus sekolah. Putus sekolah ini bukan disebabkan karena tidak ada biaya atau adanya pernikahan dini. Putus sekolah yang dialami oleh remaja Desa

Pelabuhan Perikanan Kluwut yaitu karena sejak dini mereka diajak dan diajari oleh orang tuanya untuk melaut, jadi begitu menginjak remaja mereka sudah mahir melaut dan sudah mempunyai penghasilan sendiri. Maka dari itu mereka memutuskan untuk berhenti sekolah dan lebih memilih melaut untuk membantu perekonomian keluarga. Mungkin hal ini juga yang menyebabkan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut dalam data kabupaten termasuk kedalam desa termiskin se-Kabupaten Brebes.

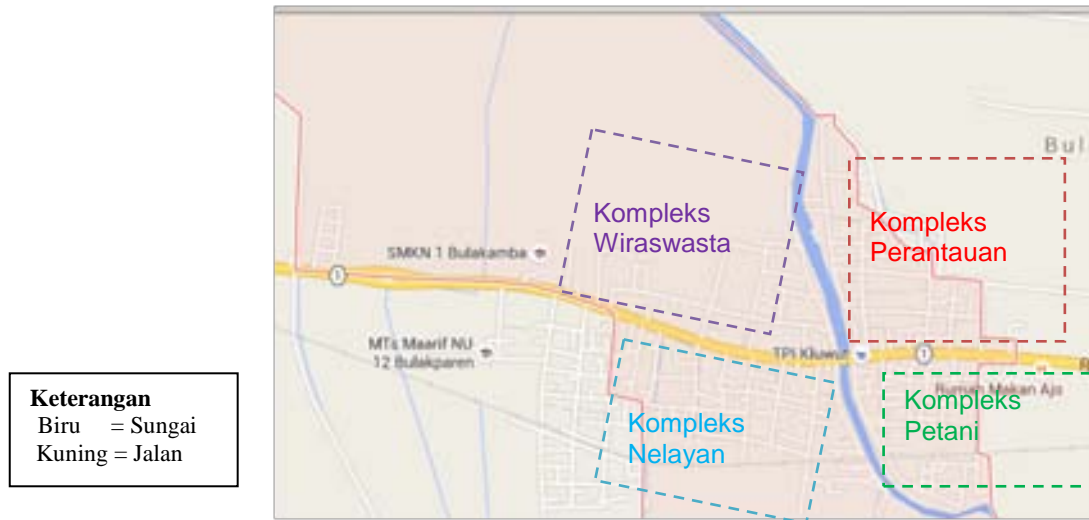
Dari 6600 kepala keluarga, tercatat ada 2489 kepala keluarga yang masuk kategori miskin (Arsip resmi Kabupaten Brebes). Padahal jika ditilik langsung tidak ditemukan sedikitpun adanya tanda-tanda kemiskinan. Sepertinya Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut masuk kedalam kategori desa termiskin karena tingginya angka putus sekolah. Pemerintah mengira putus sekolah yang dialami para remaja ini disebabkan oleh adanya keterbatasan ekonomi, padahal sebaliknya karena mereka, para remaja sudah mampu mendapatkan penghasilannya sendiri.

Seperti yang kita ketahui, kebiasaan buruk yang berkembang di desa-desa maritim yang ada di Indonesia yakni adanya *free sex* serta sarana-sarana yang berkaitan dengan maksiat. Entah itu kafe, diskotik, bahkan sampai tempat prostitusi. Akan tetapi, tidak untuk Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut. Disana tidak ada satupun sarana-sarana untuk maksiat. Kebiasaan paling buruk nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut yaitu minum minuman beralkohol. Karena itupun tujuannya untuk menghangatkan tubuh dari dinginnya udara malam saat melaut. (Wawancara Damir,57)

Tentang mata pencaharian, di Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut seolah-olah seperti sudah dibuat spesialisasi untuk setiap blok. Padahal hal tersebut terjadi secara tidak sengaja. Maksud dari spesialisasi tersebut yaitu, di bagian Timur sungai, masyarakat mayoritas merantau ke luar daerah. Di bagian selatan sungai masyarakat mayoritas bermata pencaharian sebagai nelayan. Di sebelah barat sungai mayoritas berwiraswasta. Sedangkan di bagian utara sungai mayoritas pedagang (warteg, seafood dll). (Wawancara Bambang Kusworo, 43)

Diferensiasi pekerjaan berdasarkan kompleks tempat tinggal

Kompleks Wiraswasta
Kompleks Perantauan
Kompleks Nelayan
Kompleks Petani

Keterangan
Biru = Sungai
Kuning = Jalan

Sumber: Peta *Google Map* yang telah diolah

Masyarakat Desa Kluwut sejak zaman dahulu menggantungkan hidup pada sektor pertanian dan perikanan. Untuk sektor pertanian mayoritas penduduk menanam padi dan buah-buahan. Kondisi persawahan di Desa Kluwut merupakan sawah tadah hujan, padahal jika dilihat dari wilayahnya, Desa Kluwut sangat dekat sekali dengan sumber air. Inilah satu lagi yang menjadi keunikan daripada Desa Kluwut. Persawahan yang ada di Desa Kluwut sangat sulit sekali mendapatkan irigasi. Maka dari itu, selama mereka menunggu panen atau musim hujan tiba, biasanya masyarakat Desa Kluwut berlayar untuk mencari ikan. (Wawancara Durrosid, 51)

Sedangkan untuk di sektor perikanan, Pelabuhan Perikanan Kluwut mengalami pendangkalan. Pendangkalan disebabkan oleh adanya material bawaan yang berasal dari laut. Akan tetapi hal ini tidak menjadi penghalang untuk tetap melaut. Hasil tangkapan mereka biasanya dibawa ke Pelabuhan Tegal, selain karena wilayahnya yang lebih luas, disana juga terdapat banyak tengkulak. Jadi di Kluwut itu hanya sebagai tempat bongkar muat saja.

Untuk pembagian hasil biasanya mereka menjual hasil tangkapan, kemudian dikurangi perbekalan dan sisanya dibagi rata antara pemilik kapal dengan Anak Buah Kapal. Sebagai contoh misalnya, penghasilan dari melaut seratus juta maka harus dipotong untuk perbekalan yang telah digunakan selama berlayar, sebut saja enam puluh juta. Jadi sisanya empat puluh juta dibagi fifty fifty antara pemilik kapal dengan anak buah kapal. (Wawancara Sugiarto, 55). Ketika cuaca sedang tidak mendukung, maka para nelayan

beralih pekerjaan sebagai petani. Sehingga kegiatan perekonomian masyarakat tidak pernah berhenti.

Lokasi bongkar muat hasil tangkapan ikan

Sumber foto : *Dokumen pribadi*

IV. Budaya dan Tradisi yang Berkembang di Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut Sebagai Desa Maritim Sekaligus Desa Agraris.

Setiap daerah pasti mempunyai adat, tradisi, dan budaya masing-masing. Inilah salah satu hal yang menyebabkan Indonesia merupakan Negara yang mempunyai keanekaragaman budaya atau yang dikenal dengan istilah multikultural. Begitupun dengan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut. Desa ini mempunyai aneka budaya dan tradisi. Yang menjadi keunikan tersendiri yaitu adanya dua budaya yang berkembang, yakni kebudayaan Sunda dan kebudayaan Jawa.

Kebudayaan Sunda yang berkembang di Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut merupakan pengaruh dari kekuasaan Kerajaan Pasundan. Pada bab sebelumnya sudah dibahas tentang kaitannya antara Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut dengan Kerajaan Pasundan. Salah satu contoh kebudayaan sunda yang ada yakni wayang golek. Masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut jika sedang ada pagelaran atau acara tertentu, mereka lebih suka mengundang wayang golek yang berasal dari Jawa Barat. Sebagai contoh wayang golek "si cepot" dengan dalang Asep Sunandar Sunarya.

Selain budaya sunda, ada juga budaya Jawa yang berkembang, bahkan lebih dominan karena mayoritas masyarakat beretnis jawa. Salah satu tradisi yang biasanya dijadikan sebagai event pesta rakyat yaitu sedekah laut dan sedekah bumi. Sedekah laut merupakan bentuk implementasi rasa syukur para masyarakat nelayan kepada sang maha pencipta atas hasil laut yang menjadi sector utama sumber mata pencaharian. Biaya daripada sedekah laut biasanya dibebankan kepada para nelayan, sedangkan petani tidak dibebankan biaya.

Acara sedekah laut biasanya diselenggarakan setiap tanggal 1 syuro, akan tetapi terkadang kondisional tergantung dari kesepakatan semua

masyarakat. Acara sedekah laut berlangsung selama satu minggu penuh. Biasanya dimulai pada malam Sabtu dengan acara istighosah, sebagai bentuk ucapan rasa syukur dan meminta perlindungan kepada yang maha kuasa. Kemudian Sabtu pagi dilanjutkan dengan tradisi mengarak kepala kerbau menuju ke pantai Kluwut yang berjarak kurang lebih 12 km dari Pelabuhan Perikanan Kluwut.

Pada malam Minggu dilanjutkan dengan acara hiburan, biasanya adalah pagelaran seni wayang golek yang berasal dari Jawa Barat. Minggu pagi adalah tradisi larung sesaji. Ini adalah acara puncak dari tardisi sedekah laut, biasanya masyarakat mengarak sesaji dengan menggunakan perahu sampai ke pantai. Sesaji yang digunakan biasanya terdiri dari buah-buahan, nasi tumpeng lengkap dengan lauk-pauknya dan lain-lain. Acara biasanya dilanjutkan dengan hiburan seperti tarling dangdut dan semacamnya. Hari terakhir acara ditutup dengan tabligh akbar ditambah dengan acara sunat masal dan santunan untuk anak yatim.

Menurut keterangan narasumber, dalam satu kali perayaan bisa menghabiskan dana mencapai dua ratus juta. Dimana dana tersebut berasal dari iuran para nelayan. Nelayan yang mempunyai perahu kecil biasanya membayar iuran sebesar lima puluh ribu rupiah, sedangkan untuk kapal besar bisa mencapai dua ratus sampai lima ratus ribu per kepala keluarga. (Wawancara Isa Ansori, 41)

Sedangkan untuk acara sedekah bumi merupakan sebuah acara sebagai bentuk rasa syukur atas hasil pertanian yang melimpah. Dan dana yang digunakan untuk menyelenggarakan kegiatan tersebut berasal dari iuran seluruh warga Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut. Jadi perbedaannya, pada saat acara sedekah laut, dana berasal hanya dari nelayan saja, sedangkan pada saat sedekah bumi dana berasal dari seluruh warga Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut. Meskipun demikian, pada saat kedua acara tersebut berlangsung semua masyarakat ikut merasakan dan memeriahkan. Dan acara sedekah laut khususnya, dijadikan ajang sebagai "Pesta Rakyat". (Wawancara Durrosid, 51)

V. Dampak Dari Adanya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 2 Tahun 2015 Terhadap Masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut.

Adanya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 2/Permen-KP/2015 tentang larangan penggunaan alat penangkapan ikan pukat hela (trawls) dan pukat tarik (seine nets) di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia memberikan dampak yang cukup besar terhadap

masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut. Menurut data dan keterangan yang diperoleh, sekitar 90% nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut menggunakan alat tangkap yang tidak sesuai dengan Permen KP No. 2 Tahun 2015.

Nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut merasa keberatan jika harus mengganti alat tangkap yang sesuai dengan Permen KP yaitu alat tangkap yang ramah lingkungan. Karena jika mereka mengganti alat tangkap maka akan membutuhkan dana sebesar lima ratus juta rupiah. Sebagai bentuk protes terhadap pemerintah, nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut melakukan demo ke Jakarta sebanyak dua kali bersama dengan nelayan-nelayan lain yang berasal dari wilayah pantura (Moga, Batang, Juwana, Rembang, Pati).

Nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut mengalami sebuah insiden sebagai akibat dari adanya Permen KP No. 02 Tahun 2015 yaitu sekitar bulan Februari Tahun 2016 yang lalu nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut ditangkap di wilayah perairan Sulawesi Selatan oleh patroli karena menggunakan alat tangkap yang tidak sesuai dengan Permen KP. No 02 Tahun 2015. Sekitar 13 nahkoda serta beberapa anak buah kapal menjadi tahanan disana. Selain karena tidak menggunakan alat tangkap yang ramah lingkungan, nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut juga melakukan sebuah keslahan lagi yaitu keluar dari wilayah perairan Laut Jawa. Sehingga sanksi yang mereka dapatkan tidak tanggung-tanggung. Sanksinya yaitu hukuman selama satu tahun penjara serta denda sebanyak dua milyar.

Proses hukum sampai saat ini masih berlangsung. Semua ABK sudah dipulangkan, akan tetapi sebanyak 13 nahkoda masih ditahan menunggu keputusan sampai proses hukum berakhir. Dengan adanya kejadian seperti ini, menyebabkan beberapa keluarga yang ada Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut menjadi tidak mempunyai pemasukan, sehingga berpengaruh pula terhadap kondisi perekonomian Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut. (Wawancara Isa Anshori, 41).

VI. Penutup
A. Kesimpulan

Dari analisis tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut memiliki sejarah yang berkaitan erat dengan Kerajaan Sunda. Berawal dari perahu kecil atau sampan, sampai akhirnya pada era reformasi 1998 mulai digunakan perahu besar. Pelabuhan Perikanan Kluwut mengalami masa kejayaan pada tahun 1998, hingga pada tahun 2012 akhirnya dicanangkan

untuk dipindahkan ke Desa Pulau Lampes. Kondisi masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut mengalami perubahan, dari yang tadinya nomaden sampai sekarang menetap. Begitupun dengan kondisi perekonomiannya mengalami perubahan.

Ada dua kebudayaan yang berkembang di Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut yaitu Kebudayaan Jawa dan Kebudayaan Sunda. Dengan adanya Permen KP No. 2 Tahun 2015 mengakibatkan nelayan Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut yang terdiri dari 13 nahkoda dan beberapa ABK yang ditangkap di perairan Sulawesi.

B. Saran

Seharusnya pemerintah lebih memperhatikan kondisi masyarakat nelayan, khususnya masyarakat Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut terlebih untuk di bidang perekonomian. Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut memliki potensi yag sangat besar, dan jika pemerintah bisa membantu mengoptimalkan potensi tersebut, maka Desa Pelabuhan Perikanan Kluwut akan menjadi poros perekonomian masyarakat Brebes Utara, khususnya untuk di bidang kelautan dan perikanan.

DAFTAR PUSTAKA

Bahan rujukan dari buku :

Arsip Resmi Desa Kluwut, Kecamatan Bulakamba, Kabupaten Brebes 2016.

Departemen Pendidikan Nasional. 2012. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat.* Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Kemendiknas RI. 2013. *Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*: Jakarta: Erlangga.

Lapian, Adrian B. 2009.*Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX.* Jakarta: Komunitas Bambu.

Lawalata, H.A.C, 1981. *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran (Port & Operation).*Jakarta: Aksara Baru.

Lombard, Denys.2005. *Nusa Jawa Silang Budaya "Jaringan Asia",* Jakarta: Gramedia Pustaka.

Suwartono. 2014. *Dasar-dasar Metodologi Penelitian.* Yogyakarta: ANDI OFFSET.

Peraturan Kementrian Kelautan dan Perikanan No. 02 Tahun 2015 tentang penggunaan alat tangkap yang ramah lingkungan.

Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan. Undang undang No.45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-undang No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.

Wardiyatmoko K. 2013. *Geografi*. Jakarta: Erlangga.

Bahan rujukan dari informan :

1. Bapak Isa Ansori S.H (41) Kepala Desa Kluwut
2. Bapak Damir (57) Ketua Kelompok Nelayan Inti Desa Kluwut
3. Bapak Sugiarto (55) Karyawan Tempat Pelelangan Ikan Desa Kluwut
4. Bapak Bambang Kusworo (43) Kaur Pemerintahan Desa Kluwut
5. Bapak Durrosid (51) Petani Desa Kluwut

KEJAYAAN MARITIM PANTAI UTARA JAWA TENGAH: SEJARAH PELABUHAN

Danang Giri Sadewa[1]
Sma Negeri 1 Kota Mungkid

A. **Pendahuluan**

Indonesia merupakan negara yang memiliki jumlah pulau terbanyak di dunia. Jumlah pulau yang banyak ditambah dengan letak geografis Indonesia yang sangat strategis menjadikan Negara Kesatuan Republik Indonesia seperti jalur emas ditengah laut. Indonesia menduduki posisi "titik pusat pada persimpangan jalan" Antara Benua Asia dan Benua Australia, serta antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Dan dua samudra yaitu bersifat dunia maka posisi silang Indonesia itu dinamakan posisi silang dunia.

Peran pelabuhan sangatlah penting bagi bangsa Indonesia, mengingat keterjangkauan wilayah dalam penunjang aktivitas manusia didalamnya. Peran dari pelabuhan di wilayah Indonesia yang pada dasarnya adalah (archipelagic State) atau dalam pemahaman kita adalah sebuah negara kepulauan dimana satu daerah dengan daerah lain dipisahkan oleh perairan. Disinlah kehadiran sebuah pelabuhan merupakan suatu bentuk dari perwujudan integrasi antar daerah. Selain itu pelabuhan bisa menjadi sebuah pendukung dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Dengan adanya pelabuhan maka kegiatan ekonomi suatu negara akan dapat menjadi lebih lancar. Berdasarkan fakta yang ada pada beberapa negara, barang – barang ekspor impor sebagian besar dikirim melalui jalur laut (menggunakan kapal) yang berarti membutuhkan pelabuhan sebagai tempat untuk bertambat.

Peran pelabuhan sudah tidak asing sejak abad ke-9 Masehi, bangsa Indonesia telah berlayar jauh dengan menggunakan kapal bercadik. Mereka ke Utara mengarungi lautan, ke Barat memotong lautan Hindia hingga Madagaskar, ke Timur hingga pulau Paskah. Dengan kian ramainya arus pengangkutan komoditas perdagangan melalui laut, mendorong munculnya kerajaan-kerajaan di Nusantara yang bercorak maritim dan memiliki armada laut yang besar. Sejarah mencatat bahwa kehidupan bahari bangsa Indonesia sudah lahir jauh sebelumnya, hal ini dibuktikan dengan adanya temuan temuan situs prasejarah maupun masa-masa berikutnya (Lombard,2005: 19-20).

[1] Peserta siswa terbaik ke-II dari Provinsi Jawa Tengah dalam kegiatan lawatan sejarah regional BPNB DIY 2016.

Kejayaan nenek moyang bangsa Indonesia pada masa lalu haruslah memberikan sebuah pemahaman tentang kejayaan maritim di masa lalu dan diimplementasikan kepada kesejahteraan dan pembangunan bangsa dalam mengelola wilayah laut. Hal ini senada dengan progam pemerintah Presiden Joko Widodo yang bertekad mengembalikan kejayaan bangsa dengan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Banyak pemuda Indonesia tidak begitu memahami sejarah kemaritiman karena tidak banyak akses atau media yang menyampaikan potensi kemaritiman Indonesia khususnya Pantai Utara Jawa Tengah. Atas dasar latar belakang tersebut penulis menyajikan tulisan tentang "Sejarah Pelabuhan"

Berdasarkan latar belakang diatas rumusan masalah yang dikaji dalam penelitian ini antara lain bagaimana arti penting Pelabuhan sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah? Bagaimana kondisi Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah? Apa saja potensi potensi Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah? Bagaimanakah upaya pengembangan Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah?

Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini tentunya selaras dengan tujuan dan manfaat penulisan karya ilmiah yang dilakukan. Berdasarkan latar belakang di atas tujuan dari penulisan hasil penelitian ini antara lain untuk mengetahui arti penting Pelabuhan sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah. Selain itu, mengetahui kondisi Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah. Mengetahui potensi potensi Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah. Mengetahui upaya pengembangan Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah.

Penelitian ini bermanfaat sebagai bahan referensi pihak-pihak yang membutuhkan informasi mengenai sejarah pelabuhan Indonesia. Selain itu, manfaat lain dari penulisan karya tulis ini terutama bagi generasi muda yaitu dapat digunakan sebagai sumber ilmu dan meningkatkan kesadaran generasi muda terhadap pentingnya sejarah maritim serta menumbuhkan rasa cinta kepada daerah khususnya pantai utara Jawa Tengah. Penelitian ini juga bermanfaat bagi pemerintah sebagai referensi dan masukan bagi pemerintah khususnya pemerintah Provinsi Jawa Tengah agar melakukan upaya pembangunan pantai uatara Jawa Tengah.

Landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini antara lain tentang peran pelabuhan, kondisi pelabuhan dan pengaruhnya terhadap proses islamisasi, potensi pelabuhan pantai utara jawa tengah, upaya pengembangan pelabuhan pantai utara jawa tengah. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 buah pulau, panjang pantai 81 ribu km dan laut sekitar 5,8 juta km2 (Juliantara, 2004: 103) hal ini menjadikan pelabuhan merupakan salah satu aspek yang sangat peting dalam dunia kemaritiman Indonesia. Kehadiran sebuah pelabuhan memberikan dampak yang luar biasa dalam perkembangan suatu negara. Fungsi laut tidak akan dapat menjadi penghubung antar pulau apabila tanpa disertai dengan kehadiran pelabuhan sebagai pintu gerbang antar pulau. Di sinilah peran pelabuhan dirasakan sangat pengting. Selain itu, lokasi geografis pelabuhan hanya menguntungkan kalau berada dekat atau berdekatan dengan konsentrasi penduduk yang padat. (Kartodirjo et al., 1975:65). Kedua hal inilah merupakan suatu hubungan yang tidak akan bisa dipisahkan. Peran manusia memiliki faktor dalam mendorong kegiatan pelayaran. Suatu kegiatan pelayaran yang dilakukan manusia memiliki suatu tujuan tertentu yang tidak lepas dari suatu interaksi antar sesama manusia.

Sejarah mencatat bahwa bersatunya Nusantara dilakukan dengan menggunakan laut sebagai jalur pemersatu, hal ini dapat dibuktikan dengan terdapat banyak peninggalan budaya yang melukiskan peradaban maritim yang maju. Masa keemasan kerajaan Sriwijaya dan Majapahit telah membuktikan bahwa pelabuhan atau bandar adalah suatu tempat strategis dalam memberikan pengaruh kerajaan dan tempat perdagangan yang memiliki banyak fungsi.

Setelah kedatangan pengaruh islam di Nusantara, perlahan perjalanan waktu kejayaan dan keemasan Sriwijaya dan Majapahit semakin menurun. Terlebih kepada Majapahit yang berada di pulau Jawa, peran kerajaan Majapahit perlahan digantikan oleh kerajaan Demak dibawah kepimimpinan Raden Patah. Pada masa pemerintahannya, Demak berkembang pesat. Daerah kekuasaannya meliputi daerah Demak sendiri, Semarang, Tegal, Jepara dan sekitarnya, dan cukup berpengaruh di Palembang dan Jambi di Sumatera, serta beberapa wilayah di Kalimantan. Karena memiliki bandar-bandar penting seperti Jepara, Tuban, Sedayu, Gresik. Raden Patah memperkuat armada lautnya sehingga Demak berkembang menjadi negara maritim yang kuat. (Graaf dan T.H.Pigeaud, 1985: 38-39)

Kejayaan maritim kerajaan Demak didukung dengan adanya kota Pelabuhan Jepara. Jepara pada waktu itu adalah sebuah daerah yang dipisahkan oleh sebuah selat dengan Demak. Secara geografis letak Jepara berada di ujung Utara Jawa Tengah, hal ini jelas menjadikan Jepara sebagai sebuah kota bandar yang sangat strategis. Pada masa pemerintahan Sultan Agung dan Amangkurat I kota Jepara menjadi ibukota dari Pasisiren Wetan, tempat kedudukan seorang Wedana Bupati. (Kartodirjo et al., 1975: 69)

Jepara pada waktu itu terkenal beras sebagai barang ekspor yang paling penting. Dalam suatu sistem pelabuhan terdapat banyak kelas sosial, selain golongan pedagang terdapat pula golongan tukang, pengrajin, dan pandai pandai, yang karena ada dalam sektor produksi serta memupunyai monopoli ketrampilan merupakan kelas ekonomi tersendiri. Ditinjau dengan latar belakang sosial tersebut itu wajarlah apabila pemeluk agama Islam pertama terdapat di kalangan mereka dan kota pelabuhan menjadi pusat kehidupan agama serta pangkal pemencaranya. Pasai, Tuban, Gresik, Kudus, Demak, Cirebon dengan para walinya yang menjadi persaksian tentang fakta itu.(Kartodirjo 1987: 22)

Kerangka teoritis lainnya yaitu terkait dengan potensi pelabuhan pantai utara Jawa Tengah. Pantai utara Jawa memiliki daerah pesisir yang agak landai dibanding daerah pantai lain di utara pulau Jawa. Hampir disepanjang pantai utara Jawa Tengah memunginkan untuk dibangun sebuah pelabuhan atau tempat bertambat sebuah kapal. Selain pelabuhan yang melayani mobilitas manusia maupun barang, dibutuhkan juga sebuah bandar yang menampung kapal kapal nelayan dalam melakukan aktivitas mencari ikan.

Kehadiran sebuah pelabuhan memungkinkan kapal kapal barang masuk dan melaksanakann kegiatan perekonomian yang akan mampu menunjang kegiatan ekspor dan impor. Hal ini jelas akan sangat berpengaruh terhadap pola perekonomian suatu negara.

Pelabuhan bukan hanya digunakan sebagai tempat merapat bagi sebuah kapal melainkan juga dapat berfungsi untuk tempat penyimpanan stok barang, seperti tempat penyimpanan cadangan minyak dan peti kemas (container), karena biasanya selain sebagai prasarana transportasi manusia pelabuhan juga kerap menjadi prasarana transportasi untuk barang – barang.

Bagi kerajaan maritm pada masa lalu pelabuhan sudah mengenal adanya suatu sistem penarikan pajak seperlunya yang menjadikan pelabuhan sebagai salah satu sumber penghasilan yang amat penting bagi kerajaan.

Sebuah pelabuhan merupakan tempat yang strategis guna menambah cadangan kas negara. Pemungutan Beacukai terhadap barang yang masuk dari pelabuhan merupakan sebuah potensi yang amat besar terhadap perekonomian suatu negara, mengingat sebagian besar kegiatan keluar masuk barang dilakukan dengan menggunakan jalur laut.

Selain itu peran sebuah pelabuhan juga sangat penting terhadap upaya mempertahankan kedaulatan suatu negara. Pencurian ikan yang marak terjadi secara tidak langsung telah mengancam kedaulatan negara. Keberadaan sebuah pangkalan angkatan bersenjata akan menambah suatu sistem pertahanan dan keamanan dalam suatu wilayah.

2.4. Upaya pengembangan Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah

Kehadiran sebuah pelabuhan sudah selayaknya terus dikembangkan. Mengingat tuntutan akan standarisasi sebuah pelabuhan apakah layak digunakan atau tidak. Upaya pengembangan bukan hanya tugas dari pemerintah pusat melalui kementrian terkait, dan pemeintah daerah, akan tetapi seluruh elemen masyarakat harus ikut ambil bagian dalam pengembangan suatu pelabuhan agar terjalin suatu sinergi dalam pengembangan suatu pelabuhan.

Keterjangkauan pelabuhan terhadap daerah lain terutama di daerah pedalaman haruslah diperhatikan. Bisa dipastikan apabila pelabuhan tidak memiliki akses dengan daerah yang jauh dari laut terutama kawasan industri maka fungsi sebuah pelabuhan akan sia-sia. Senada dengan itu menurut Menteri Perindustrian Salih Husin, salah satu fasilitas penting yang perlu diperhatikan saat pembangunan pelabuhan dan kawasan industri adalah akses jalan yang memadai. Sebab jika pelabuhan sudah beroperasi, dipastikan banyak kendaraan besar yang bakal melintas.(Suara Merdeka, 18 April 2016: 8)

B. Peranan pelabuhan di Pantai Utara Jawa Tengah

Keberadaan pelabuhan sebagai sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah memiliki arti penting dalam perkembangan peradaban bangsa Indonesia. Mengingat banyak sekali sumber yang menjelaskan kemaharajaan kerajaan-kerajaan berbasis maritim memanfaatkan pelabuhan sebagai salah satu aspek penunjang perkembangan suatu kerajaan, hal ini telah mewarnai dinamika sejarah bangsa Indonesia. Kerajaan maritim telah

membuktikan adanya upaya dalam memanfaatkan peranan sebuah pelabuhan dalam menujang kemajuan sebuah daerah kekuasaan.

Pelabuhan di Indonesia memiiki banyak sekali peran dalam perkembangan sejarah, hal ini dibuktikan dengan adanya banyak pendatang dari luar wilayah yang melakukan kegiatan perdagangan. Selain kegiatan perdagangan, ada hal lain yang dilakukan oleh para pedagang yaitu menyebarkan ideologi baru ke dalam suatu sistem masyarakat. Hal ini dibuktikan dengan beberapa masa sejarah yang dipengaruhi oleh peradaban bangsa Indonesia seperti masa Hindu-Budha, Islam, dan pengaruh Bangsa Barat. Hasil dari sebaran ideologi tersebut bisa dibuktikan dengan terdapatnya kerajaan bercorak maritim seperti Sriwijaya, Majapahit, dan Demak.

Pelabuhan merupakan sebuah tempat yang luar biasa dalam perkembangan suatu peradaban. Selain fungsi utama sebuah pelabuhan digunakan sebagai tempat untuk bertambat kapal, pelabuhan memiliki fungsi fungsi penunjang lainya seperti perdagangan , sarana mobilitas masyarakat, tempat berlabuh suatu kapal, pos patroli untuk menjaga kedaulatan, penarikan pajak dan tempat penyimpanan barang.

C. Kondisi Pelabuhan di Pantai Utara Jawa Tengah

Pada saat ini kondisi sebuah pelabuhan bisa dikatakan memprihatinkan. Dewasa ini marak adanya penyelundupan barang seperti narkoba dan imigran gelap. Fungsi dan peranan suatu pelabuhan haruslah kembali kearah yang lebih baik, setidaknya kejayaan maritim yang pernah dicapai oleh nenek moyang bangsa Indonesia kita raih kembali.

Menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) menuntut bangsa ini jauh lebih bisa bersaing dengan negara negara lainnya. Berdasarkan hasil wawancara dengan Sandi Mahendra jam 9.30 Wib, Jumat, 29 April 2016 mengemukakan apabila bangsa ini tidak siap dalam menghadapi MEA bisa dikatakan kejayaan maritim semakin lama semakin meredup. Serangan produk dan tenaga kerja Cina serta imigran gelap yang masuk kedalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia melalui pelabuhan jelas merupakan suatu ancaman yang amat serius bagi negara ini.

Kenyamanyan juga merupakan salah satu aspek yang harus diperhatikan dalam perkembangan suatu pelabuhan. Hasil wawancara dengan Ten Galih pada 10.30 Wib, Jumat, 6 Mei 2016 menuturkan sering adanya pengemis yang berkeliaran di sekitar pelabuhan serta kurangnya fasilitas

umum yang memadahi seperti tempat sampah dan toilet umum terutama pelabuhan yang melayani mobilitas manusia. Sudah seharusnya kenyamaman juga harus diperhatikan guna pemanfaatan dan pengembangan suatu kawasan pelabuhan.

Faktor keamaman dan pemantauan terhadap kegiatan yang berada di suatu pelabuhan haruslah ditingkatkan. Menurut hasil wawancara dengan Syamsul Farid seorang anggota TNI AL yang berada di POS TNI AL Demak pada Rabu, 30 Maret 2016, jam 9.15 Wib, mengemukakan dalam POS TNI AL di Moro Demak, Demak hanya dijaga oleh 5 orang anggota padahal tugas dari TNI AL sendiri banyak sekali. Melihat kembali sejarah kemaritiman membuktikan bahwa pada masa keemasan kejayaan kerajaan maritim, selain perdagangan yang diutamakan akan tetapi dibutuhkan suatu kekuatan armada laut yang mumpuni.

D. Jejak Sejarah Maritim Di Pantai Utara Jawa Tengah Dan Potensi Pelabuhannya Sekarang.

Pemahaman tentang sebuah pelabuhan juga merupakan suatu elemen penting dalam pemahaman terhadap fungsi, potensi, serta masalah yang dihadapi oleh pelabuhan itu sendiri. Pemahaman terhadap fungsi, potensi, serta masalah yang dihadapi oleh pelabuhan ternyata belum bisa diterima oleh semua elemen masyarakat. Seperti hasil wawancara dengan salah seorang siswa SMA Negeri 1 Kota Mungkid yaitu Dean Haidar Setyawan jam 10.15 Wib, Jumat, 13 Mei 2016 melihat pelabuhan hanyalah tempat untuk kapal dan nelayan yang sedang mencari ikan, padahal jika dikaji lebih dalam fungsi dan peranan sebuah pelabuhan sangat banyak sekali.

Kondisi pantai utara Jawa Tengah sangat berpotensi apabila dikembangkan dalam suatu proyek pengembangan suatu pelabuhan. Letak geografis Jawa Tengah yang merupakan Center of Java Island atau merupakan posisi sentral dalam kegiatan kemaritiman. Keterjangkauan antar wilayah juga bisa dikembangkan lebih, melihat letak geografis pantai utara Jawa Tengah yang strategis. Hal ini sering dijadikan pedagang sebagai sarana memasarkan barang produksi ke pulau lain.

Potensi terhadap pariwisata juga dapat dikembangkan melalui pelabuhan. Suatu pelayanan yang baik akan memudahkan para wisatawan dalam menuju suatu destinasi wisata. Potensi pariwisata seperti kepulauan Karimun Jawa adalah salah satu destinasi wisata yang amat baik apabila terus

dikembangkan. Hal ini jelas membutuhkan suatu pelabuhan yang baik dalam menunjang kegiatan pariwisata tersebut.

upaya pengembangan Pelabuhan pantai utara Jawa Tengah sebagai jejak sejarah maritim di pantai utara Jawa Tengah.

Peran aktif dari seluruh elemen masyarakat adalah suatu kekuatan yang bisa diharapkan. Integrasi yang terjalin akan membuat fungsi dan peranan sebuah pelabuhan akan jauh meningkat. Adanya sikap saling memiliki dan saling peduli terhadap pelabuhan adalah modal awal pengembangan suatu pelabuhan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Sukro seorang petugas Museum Bahari Yogyakarta pada 13.00 Wib, Senin, 11 April 2016 menuturkan bahwa tujuan dari pendirian museum untuk membuka wawasan tentang bahari/maritim kepada generasi muda Indonesia. Hal-hal seperti inilah yang harus selalu ada, kepedulian terhadap potensi pengembangan kemaritiman Indonesia terlebih pelabuhan.

Wacana pemerintah terhadap pembangunan pelabuhan di Jepara merupakan wujud nyata keseriusan pemerintah dalam menghadapi MEA dan sekaligus merupakan suatu titik sejarah baru didalam membangkitkan kembali kejayaan masa kemaritiman bangsa Indonesia. Upaya pengembangan seperti ini diharapkan tidak hanya dari pemerintah saja, akan tetapi seluruh elemen masyarakat harus ikut andil dalam pengembangan suatu pelabuhan baru.

Pengembangan sarana dan prasarana penunjang kegiatan pelabuhan juga merupakan suatu upaya baru dalam mengembangkan dan mendukung pelabuhan-pelabuhan yang sudah ada seperti pelabuhan Tanjung Mas. Pelabuhan seperti Tanjung Mas di Semarang memang sudah selayaknya dibantu oleh kehadiran pelabuhan baru yang setara atau bahkan jauh lebih baik di Jawa Tengah, dimana dalam pelaksanaanya pelabuhan-pelabuhan yang sudah ada kuwalahan dalam menghadapi kegiatan yang ada di pelabuhan.

4.1. Kesimpulan

Kebesaran suatu pencapaian negara tak lepas dari asal mula sejarah yang ada di belakangnya. Sejarah telah membuktikan bahwa bangsa Indonesia pernah menjadi salah satu kekuatan maritim yang besar. Kejayaan maritim kerajaan Sriwijaya, Majapahit, dan Demak sudah sangat membuktikan bahwa bangsa ini tumbuh menjadi bangsa yang besar dan menjadi satu dari laut. Pencapaian bangsa ini tak lepas dari peranan suatu pelabuhan, dimana pelabuhan adalah

suatu kawasan yang merupakan pintu gerbang utama yang memisahkan daerah perairan dan daratan. Peran sebuah pelabuhan menjadikannya sebagai suatu tempat yang sangat strategis. Dimana kegiatan berdagang, menyebarkan ideologi, penyimpanan barang, mobilitas manusia ada di satu kawasan yaitu pelabuhan.

Sejalan dengan itu semua, berdasarkan keinginan Presiden Joko Widodo menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia secara tidak langsung membuktikan bahwa bangsa ini menghadapi degradasi dalam sebuah perkembangan kemaritiman. Hal ini jika dicermati lebih dalam, degradasi perkembangan kemaritiman Indonesia dikarenakan adanya suatu sikap apatis dan kurangnya pemahaman masyarakat terutama generasi muda terhadap sejarah kemaritiman bangsa Indonesia. Serangan barang terlarang seperti narkoba serta maraknya imigran gelap yang masuk ke Indonesia merupakan suatu ancaman yang tidak bisa dianggap sepele. Perlu adanya suatu integrasi, kerja keras dan upaya yang hadir dari pemerintah dengan seluruh elemen masyarakat, apabila hal tersebut tidak terlaksana akan menjadi sesuatu yang sia-sia terhadap realisasi wacana pemerintah menjadikan Indonesia menjadi poros maritim dunia. Setidaknya dengan memberikan gambaran awal terhadap potensi kemaritiman yang dapat dikembangkan lebih dalam seperti pemahaman terhadap pelabuhan menjadi salah satu upaya yang cukup efektif guna terwujud kembali kejayaan maritim bangsa Indonesia.

4.2. Saran

1. Pemerintah melakukan sosialisai mengenai peran pelabuhan dalam merealisasikan wacana pemerintah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia melalui sejarah kemaritiman Indonesia

2. Pemerintah hendaknya memperhatikan dan membuat sumber-sumber informasi terkait kemaritiman seperti pada Museum Bahari Yogyakarta.

3. Pemerintah bersama kementrian terkait melakukan pengembangan tingkat keamanan terkait kegiatan keluar masuk barang dan manusia sebagai antisipasi ancaman bagi kedaulatan negara.

4. Generasi muda hendaknya memanfaatkan pelabuhan sebagai jendela pengetahuan dan pembelajaran dalam menjadikan negara Indonesia menjadi poros maritim dunia.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim. 2016. "Pelabuhan Direstui Menteri". *Suara Merdeka*, Senin 16 April 2016

Juliantara, Dadang. 2004. *Maritim, Partnership, dan Pembaruan*. Bantul: Pembaruan.

Kartodirjo, Sartono. 1998. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru:1500-1900, Dari Emporium Sampai Imperium Jilid 1*. Jakarta: Gramedia Pustaka

Kartodirjo, Sartono., Marwati, D.P, & Nugroho, Notosusanto. 1975. *Sejarah Nasional Indonesia III*. Jakarta: Balai Pustaka

Lombard, Denys. 2005. *Nusa Jawa Silang Budaya "Jaringan Asia",* Jakarta: Gramedia Pustaka,.

Pigeaud, T.H. 1960. *Java in The Fourtheenth Century: A Study Cultural History*: The Negara Kertagama by Rakawi Prapanca of Majapahit, The hague: Koninklijk Instituut Voor Taal-, Lnad- En Volkenkunde.

PERDAGANGAN ANTAR PULAU NUSANTARA BAGI KEHIDUPAN MASYARAKAT PESISIR JAWA

Aulia Mutiara Syifa[1]
SMAN 2 Surabaya

A. Pendahuluan

Indonesia adalah suatu negara kepulauan terbesar di dunia. Karena bentuknya yang terdiri dari gugusan pulau besar dan kecil dan terpisahkan oleh banyak perairan seperti laut, selat, sungai bahkan samudera. Istilah negara kepulauan merupakan kesatuan kata bahasa Indonesia dari serapan istilah *archipelagic state*. Menurut kamus Oxford, kata ini berasal dari bahasa Yunani yaitu *arch* yang berarti besar, utama dan *pelagos* yang berarti laut[2]. Jadi *archipelagic state* diartikan sebagai negara laut utama yang tersebar banyak gugusan pulau di dalamnya[3].

Walaupunbentukgeografisnya yang banyak terpisahkan oleh perairan, Indonesia dapat mengukuhkan persatuannya dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia dan dengan lebih dari 17 ribu pulau yang tersebar, menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan ciri khas potensi kekuatan maritim terbesar di dunia serta kemahakayaan sumber daya alam di setiap pulaunya.

Hal ini dilatarbelakangi oleh nenek moyang Indonesia sebagai salah satu pelopor dalam ekspedisi pelayaran dunia melewati laut dan samudera dengan kapal sebagai media transportasinya. Dan dilanjutkan pada masa kejayaan Sriwijaya sebagai pembentuk Nusantara Pertama. Sriwijaya sebagai kerajaan maritime pertama dan terbesar di Nusantara berhasil memanfaatkan kekuatan alam Indonesia yaitu kemaritimannya. Justru dari wilayah Nusantara yang terpecah-pecah dalam bentuk kepulauan, kerajaan ini berhasil mengembangkan fungsi perairannya sebagai penghubung antar pulau di Nusantara. Pada saat itu bahkan sudah diketahui tujuan utama adanya pelayaran ini bermula dari adanya niat berdagang dengan bangsa lain sebagai salah satu usaha primer manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Perdagangan inilah yang menjadi faktor utama terbukanya gerbang Nusantara terhadap dunia luar. Terjadi banyak interaksi dan akulturasi yang membentuk keanekaragaman budaya Indonesia. Selain itu, jalur perdagangan Indonesia dengan bangsa lain pun semakin berkembang yang dibuktikan adanya Jalur Sutera yang menghubungkan perdagangan Nusantara dengan bangsa Cina.

Selain hubungan perdagangan dengan bangsa luar, terbuka jugalah akses perdagangan antar pulau Nusantara terutama sejak kemunculan kerajaan-kerajaan Hindu-Buddha hingga kerajaan Islam. Dengan Malaka sebagai pusat rempah-rempah membuat nama Nusantara semakin tersohor. Hingga jatuhnya Malaka pada tahun 1511 atas Portugis membuat terjadi perubahan dalam perdagangan di Nusantara baik rute, pedagang lokal dan mancanegara hingga pada perkembangan kehidupan masyarakat Nusantara, khususnya di pulau Jawa.

---

[1] Peserta siswi terbaik ke-I dari Provinsi Jawa Tengah dalam kegiatan lawatan sejarah regional BPNB DIY 2016.

[2] *Oxford for Advanced Learner's Dictionary*

[3] Adrian B. Lapian, *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut* (Depok: Komunitas Bambu,2009), hlm. 3

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yaitu bagaimana perbandingan perdagangan antar pulau di Nusantara sebelum dan sesudah jatuhnya Malaka ke tangan Portugis? Bagaimana dampak perdagangan antar pulau bagi masyarakat pesisir Jawa?

Permasalahan tersebut selaras dengan tujuan dan manfaat yang ingin dicapai dari hasil penelitian ini. Adapun tujuan dari penelitian yang dilakukan yaitu untuk mempelajari perbandingan perdagangan antar pulau Nusantara dari sebelum hingga sesudah kejatuhan Malaka. Selain itu untuk mempelajari perkembangan kehidupan masyarakat pesisir Jawa terhadap perdagangan antar pulau Nusantara. Manfaat dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui proses sejarah perdagangan antar pulau Nusantara. Selain itu untuk mengetahui pengaruh perdagangan antar pulau bagi masyarakat pesisir.Penelitian ini bermanfaat sebagai bentuk analisis perkembangan perdagangan Nusantara dari masa ke masa. Selain itu, sebagai bentuk kritis pengetahuan masyarakat mengenai potensi kekuatan maritim Indonesia.

1.1 Metode

Metode yang digunakan dalam penulisan karya tulis ini adalah metode sejarah. Dimulai dari heuristik, yaitu mengumpulkan sumber-sumber sejarah sebagai data. Sumber yang diperoleh adalah sumber sekunder, yang berdasarkan studi kepustakaan dan literatur mengenai perkembangan perdagangan antar pulau di Nusantara. Tahap selanjutnya adalah melakukan kritik atau verifikasi sumber data sejarah yang relevan dan akurat sehingga dapat menuliskan fakta sejarah. Kemudian melakukan interpretasi dengan cara menafsirkan hubungan antarfakta. Dan yang terakhir adalah historiografi, yaitu menuliskan peristiwa sejarah terkait perdagangan antar pulau di Nusantara bagi kehidupan masyarakat di pulau Jawa.

BAB II
PEMBAHASAN

2.1 Perdagangan Antar Pulau Nusantara Sebelum Kejatuhan Malaka

Menurut Poesponegoro dan Notosusanto, pada masa prasejarah, penduduk kepulauan Indonesia atau Nusantara telah dikenal sebaga pelayar tangguh yang sanggup mengarungi lautan lepas dalam rangka melakukan kegiatan perdagangan[4]. Perdagangan di Nusantara bermula dengan adanya jalur perdagangan, Jalur Sutra atau "*the Silk Road*".

Jalur Sutra ini berawal dari abad 1 hingga 7 Masehi dan menghubungkan jalur dagang dari Cina dengan perdagangan benua Eropa. Rute jalur ini menggunakan jalur darat yang bermula dari Cina, lalu melintasi Gurun Gobi, Pegunungan Pamir, masuk ke Persia, lalu menyeberang melewati perairan Laut Mediterania hingga ke Venesia di Italia dan Konstantinopel yang pada saat itu sudah menjadi pusat perdagangan di benua Eropa yang terkemuka. Barang-barang komoditi yang diperdagangkan melalui jalur ini adalah kain sutera dan keramik.

Seiring berjalannya waktu, di sekitaran Gurun Gobi pun mulai muncul perompak-perompak Mongol yang menjarah barang komoditi. Hal ini mulai meresahkan pedagang-pedagang Jalur Sutra dan solusinya pun mereka mulai mencari alternatif lain untuk berdagang yaitu mulai membuka Jalur Sutra melalui laut. Rute pedagang Jalur Sutra pun mulai berubah yakni berawal dari Cina, lalu ke arah Cina Selatan, masuk ke kepulauan Nusantara dan melintasi Tumasik, Selat Malaka lalu keluar Nusantara menyusuri pesisir pulau Sumatera ke arah Kalikut (India) lalu ke Selat Hormuz, Teluk Persia dan menyeberang Laut Mediterania untuk mencapai Venesia dan Konstantinopel.

Nusantara, terutama Selat Malaka, dalam rute Jalur Sutra yang baru ini menjadi persimpangan antara benua Asia dengan benua Eropa sehingga menjadikan pesisir di sekitar Selat Malaka ini menjadi ramai dan penuh arus perdagangan. Banyak pedagang Cina, Arab, Gujarat, Persia dan Turki yang melakukan transit di Malaka. Selain itu, berdatangan pula para pedagang lokal dari berbagai pulau di Nusantara untuk menjajakan kayu-kayuan dari Nusa Tenggara, lada dari Sumatera dan rempah-rempahan dari Maluku yang ternyata salah satu komoditi yang sangat laku di pasaran Eropa. Dalam sekejap, Malaka pun menjadi gerbang pertemuan serta pusat perdagangan mancanegara dan lokal di Nusantara. Hal ini memicu munculnya bandar-bandar dagang penting seperti di bagian barat Nusantara ada bandar Pasai, Pedir, Jambi, Palembang, Barus, Banten dan Sunda Kelapa dengan komoditi lada, kapur barus, sutera, madu dan damar serta di timur Nusantara terdapat bandar Ternate dan Tidore dengan komoditi cengkih, rempah-rempahan dan kayu cendana.

Pedagang lokal yang telah berdagang di Malaka pun juga memperdagangkan barang dagangannya ke seluruh wilayah Nusantara. Pada masa ini, para pedagang lokal mengarungi kepulauan Nusantara dan banyak melakukan transit di tiap pesisir pulaunya. Terangkum pula, rute yang dilalui pada saat ini berawal dari sekitar Selat Malaka lalu menyusuri pesisir timur

[4]Marwati Djoened Poesponegoro, *Sejarah Nasional Indonesia II* (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), hlm. 24

pulau Sumatera, selanjutnya ke Banten, Demak, Banjar, Makassar lalu ke Ternate dan Tidore yang terletak di sebelah timur kepulauan Nusantara.

Perdagangan di sekitar Malaka pun semakin berkembang karena dukungan pemerintah kerajaan Sriwijaya yang saat itu juga menguasai daerah pesisir Malaka. Sriwijaya dikenal dengan kekuatan maritim dan perdagangan internasionalnya dan juga dikenal sebagai suatu kerajaan yang begitu terbuka pada seluruh pedagang dari mana saja, baik mancanegara dan lokal. Sikap dan kekuatan seperti inilah yang membuat bersatunya kepulauan Nusantara melalui perdagangan lokal antar pulau dan juga pedagang mancanegara yang transit mendapatkan keamanan dan kenyamanan selama melakukan kegiatan perdagangan di sekitar Malaka.

Setelah kejatuhan Sriwijaya pada 1225 karena serangan dari kerajaan lain serta mulai munculnya pengaruh Islam di Nusantara, kerajaan Samudera Pasai dapat menggantikan kedudukan Sriwijaya dalam kelangsungan pusat perdagangan Malaka. Perdagangan di Malaka terus berkembang pesat seperti yang digambarkan Tome Pires, Samudera Pasai dapat melakukan hubungan dagang hingga ke daerah pantai utara Jawa dan diperkirakan Pasai dapat mengekspor 8.000 hingga 15.000 ton merica per tahunnya dan selain itu, juga mengekspor sutera, kapur barus dan emas yang diperoleh dari pedalaman[5]. Samudera Pasai pun menjadi bandar komoditi dagang penting di sekitar Selat Malaka.

Tak hanya kerajaan Samudera Pasai saja, kerajaan Hindu-Buddha di pulau Jawa yakni Majapahit pun dapat menjadi penyaing dan pengganti Sriwijaya dalam hal perdagangan internasional maupun kepulauan Nusantara di sekitar Selat Malaka sejak kemunculannya di tahun 1293. Bahkan kekuasaan kerajaan ini dapat memonopoli perdagangan di sekitar Selat Malaka. Salah satunya adalah pedagang Jawa yang berdagang di bandar Samudera Pasai yang terletak di sekitar pesisir Selat Malaka,memiliki hak istimewa yaitu pembebasan bea cukai impor maupun ekspor terhadap seluruh barang dagang yang dibawa[6].

Lalu, pada tahun 1453 ketika Konstantinopel sebagai pusat perdagangan di benua Eropa jatuh direbut dan dikuasai oleh pemerintahan Turki Ottoman yang mengusir semua pedagang Eropa. Banyak pedagang Eropa pun yang mulai mengadakan ekspedisi samudera untuk mencari sendiri pusat penghasil rempah-rempah di dunia timur yang harganya selangit bagi bangsa Eropa. Dan salah satunya yang menjadi pelopor ekspedisi pencarian "Mutiara dari Timur" ini adalah bangsa Portugis yang pada saat itu dipimpin oleh Alfonso d' Albuqueruqe. Melihat keramaian dan kekuasaan sekitar pesisir Malaka di dunia perdagangan membuat Portugis pun tertarik dan mulai berusaha merebut dan memonopoli seluruh perdagangannya di Malaka. Ditambah lagi, pada saat itu kedudukan Majapahit telah runtuh di tahun 1400 Saka atau 1478 Masehi dan Samudera Pasai yang semakin lemah (yang nantinya akan runtuh pada 1527 karena invasi Portugis) sehingga dengan mudahnya Portugis merebut Malaka. Dan hal ini jugalah yang menyebabkan kejatuhan sekitar pesisir Selat Malaka atas Portugis di tahun 1511 yang dampaknya begitu berpengaruh bagi perdagangan Nusantara.

---

[5]Tome Pires, *Suma Oriental II*, hlm.239
[6]Tome Pires, *Suma Oriental I*, hlm. 44

2.2 Perdagangan Antar Pulau Nusantara Setelah Kejatuhan Malaka

Setelah berhasil merebut Malaka di tahun 1511, Portugis mengadakan monopoli perdagangan di sskitar pesisir Selat Malaka atas perdagangan komoditi rempah-rempahan untuk dijual kembali di pasaran Eropa dengan untung yang sangat tinggi. Portugis melakukan segala cara untuk mendapatkan harga termurah atas komoditi tersebut. Apa yang dilakukan oleh Portugis sangat tidak kooperatif dengan pedagang-pedagang lainnya. Berbeda dengan monopoli perdagangan yang dilakukan oleh Sriwijaya dan Majapahit, kedua kerajaan ini masih membuka pintu kesejahteraan bagi pedagang lainnya.

Mengingat bangsa Portugis adalah anti-Muslim, maka banyak pedagang Muslim yang bermukim dan berdagang di Malaka harus melarikan diri ke pulau Jawa yang sebelumnya menjadi kota transit dagang. Migrasi pedagang Muslim ini pun banyak diikuti oleh pedagang Cina, India, Arab dan pedagang lokal lainnya yang melarikan diri dan memilih berdagang di tempat pelarian pedagang Muslim yaitu di sepanjang pesisir pantai utara pulau Jawa seperti di Cirebon, Demak, Banten.

Sedangkan di pulau Sumatera sendiri, setelah Samudera Pasai semakin lemah, muncullah kerajaan Islam yang lain yaitu Kesultanan Aceh. Aceh adalah salah satu kerajaan Islam yang kuat kemiliteran dan perdagangannya sehingga mampu menjadi pengalih alur perdagangan di sekitar Sumatera dan sekaligus penentang kekuasaan Portugis. Aceh menjadi harapan baru bagi pedagang mancanegara dan lokal yang ingin berdagang ke dalam ataupun ke luar Nusantara.

Dengan begitu, para pedagang mulai menghindari Selat Malaka yang berada di sisi timur pulau Sumatera dan masuk ke kepulauan Nusantara melalui daerah pusat Kesultanan Aceh di ujung pulau Sumatera, lalu menyusuri pantai barat Sumatera dan memasuki pulau Jawa tepatnya di Banten, lalu ke Demak, Banjar, Makassar lalu ke Ternate dan Tidore.

Berubahnya rute ini membuat hilangnya Malaka sebagai pusat perdagangan Nusantara dan karena itulah perdagangan di Nusantara semakin meluas lagi karena tidak ada lagi lokasi dimana seluruh perdagangan berpusat. Pada saat inilah, perdagangan bisa tercipta hampir di seluruh wilayah kepulauan Nusantara. Sejak adanya rute inilah membuat semakin banyak kota transit dagang di sepanjang pesisir pulau terutama di pulau Jawa. Dari kota-kota transit inilah maka berkembang menjadi kota-kota pelabuhan baru yang semakin menyokong perdagangan antar pulau di Nusantara.

Kota-kota pelabuhan yang semakin ramai dan menjadi pusat perdagangan pada saat itu meliputi Tuban, Sunda Kelapa, Gresik, Jepara, Hujung Galuh (kini Surabaya), Banten dan Demak yang terletak di sepanjang pesisir pantai utara pulau Jawa. Sebenarnya, kota-kota pelabuhan ini keberadaannya sudah eksis di masa perdagangan sebelum kejatuhan Malaka. Terutama Hujung Galuh yang merupakan kota pelabuhan serta pusat perdagangan bagi pedagang kerajaan Majapahit. Namun pada saat itu posisi ketiga kota pelabuhan ini hanya sebagai tempat transit para pedagang di pulau Jawa untuk memperdagangkan barang-barang dagang yang telah didapatkan dari Malaka.

Seiring berjalannya waktu, kota-kota pelabuhan ini berkembang pesat dan semakin berpengaruh bagi kemajuan perdagangan Nusantara. Banten menjadi gerbang utama pulau Jawa bagi tiap pedagang yang datang dari arah

Sumatera. Selain itu, Banten juga menjadi kerajaan Islam di Jawa yang pengaruhnya meluas ke seluruh Nusantara sehingga daerah ini terus-menerus ramai sebagai kawasan perdagangan di Jawa. Bahkan kerajaan Banten berhasil menguasai kota pelabuhan Sunda Kelapa.

Sunda Kelapa sendiri adalah salah satu pelabuhan di pantai utara Jawa yang telah dikenal sejak masa kerajaan Padjajaran dan dikenal sebagai pelabuhan transito dengan komoditi dagang berupa lada yang didapatkan dari pulau Sumatera yang letaknya cukup berdekatan dengan Sunda Kelapa. Hingga masa kolonialisme Barat pun, kota pelabuhan ini tetap ramai dikunjungi oleh kapal-kapal asing yang membawa porselen, kopi, sutra, anggur serta pedagang lokal yang membawa rempah-rempahan, beras, lada, asam, hewan, emas, sayuran dan buah-buahan.

Sedangkan Demak dikenal sebagai pusat perdagangan sekaligus pusat Kerajaan Islam pertama di pulau Jawa dimana proses islamisasi terus berkembang. Demak pada saat itu dipenuhi oleh pedagang Muslim terutama yang berasal dari Arab maupun Gujarat, India. Pada masa kejayaan Demak, disepanjang pantai utara Jawa juga berjaya kota-kota pelabuhan antara lain Tuban, Panarukan, Gresik, Sedayu, Brondong, Juwana, Jepara, dan lain-lain[7].

Perdagangan di Demak selain mengembangkan kesejahteraan juga menimbulkan dampak akulturasi di sekitarnya. Selain itu, pengaruh perdagangan Demak pun terasa hingga ke Banjar di bagian selatan pulau Kalimantan dan hal ini menimbulkan jalinan dagang antar Demak di pulau Jawa dengan Banjar dan sekitarnya di pulau Kalimantan.

Kota pelabuhan Jepara sudah eksis pada saat masa kejayaan kerajaan Kalingga terdahulu, sebelum kejatuhan Malaka, yang dipimpin oleh Ratu Sima yang bijaksana. Dibuktikan terdapat salah satu berita Cina yang menyatakan bahwa terdapat kerajaan Hindu bernama Ho-Ling, atau para pakar sejarah menyebutnya Kalingga, di Jawa sekitar abad 7 Masehi. Ratu Sima mengonsep Jepara sebagai akses pintu masuk kerajaan dengan mengoptimalkan perdagangannya di sana sehingga banyak dikunjungi pedagang asing seperti Cina, India dan Arab.

Hingga pada masa kerajaan Demak, secara langsung Jepara menjadi daerah kekuasaan Demak dalam salah satu pelabuhannya. Pada saat itu, Demak tengah mengoptimalkan pertaniannya dengan komoditi beras. Dengan begitu, Jepara semakin berkembang pesat sebagai kota pelabuhan perdagangan sekaligus sebagai gudang penyimpanan beras yang cukup penting di Nusantara. Selain menyimpan beras, Jepara juga dikenal sebagai pelabuhan transito rempah-rempahan yang dikirim langsung dari Malaka untuk dijual ke seluruh pulau Jawa dan Nusantara melalui perdagangan laut.

Selanjutnya kota pelabuhan Tuban yang sempat jaya pada masa kerajaan Majapahit, kembali mendapatkan kejayaannya setelah kejatuhan Malaka. Pada sekitar tahun 1350-an, Tuban dikenal sebagai pelabuhan transito Majapahit bersanding dengan Hujung Galuh, namun mulai ditinggalkan ketika para pedagang menganggap bahwa Malaka jauh lebih menguntungkan bagi

[7]H.J. de Graaf, "De Regering van Panembahan Senopati Ingalaga" dalam *Verhandelingenvan het kononkrijkInstituut voor Taal, Land en Volkenkunde*(S'Gravenhage P: Martinus Nijhoff,1954), hlm. 67-68.

mereka. Setelah kejatuhan Malaka, Tuban pun kembali berkembang sebagai kota pelabuhan transito dengan distribusi komoditi yang penting dalam perdagangannya karena merupakan bandar rempah-rempahan terbesar di Jawa.

Bersanding dengan Tuban, Gresik yang sejak abad ke-11 telah aktif menjadi kota pelabuhan semakin berkembang pesat lagi dengan keberadaannya yang menjadi tempat persinggahan kapal-kapal pedagang asing maupun dari Maluku yang membawa komoditi rempah-rempahan menuju Sumatera dan daratan Asia. Bahkan sejak abad ke-15, Tome Pires menyebutkan Gresik sebagai permata di pulau Jawa di antara pelabuhan dagang. Keberadaan Gresik sebagai pelabuhan dagang yang penting terus eksis hingga era VOC.

Selain dengan semakin banyaknya kota pelabuhan yang bermunculan, perubahan rute ini juga semakin memperkaya kawasan penghasil komoditi dagang Nusantara. Bahan komoditi yang cukup penting ialah lada dari Sumatera dan Jawa, pala dari Maluku Tengah, cengkeh dari Maluku Utara serta kayu-kayuan dan hasil hutan yang berada di sepanjang rute ini. Rute ini juga memungkinkan terciptanya cabang dari jalan raya laut yang dilayari oleh kapal-kapal setempat untuk mengangkut hasil-hasil hutan dan rempah-rempahan tersebut. Seperti pula daerah Tiku dan Pariaman, dalam catatan Tome Pires masih belum menghasilkan lada, namun menurut sumber Belanda, kedua daerah ini sudah menghasilkan lada sejak kejatuhan Malaka karena daerahnya yang dilintasi oleh pedagang-pedagang lada[8].

Tak hanya di pulau Jawa saja, namun di kota-kota pelabuhan seperti Banjar, Makassar, Ternate dan Tidore hingga Gowa-Tallo di bagian timur Nusantara pun semakin berkembang dan menjadi bandar-bandar dagang penting. Maluku sebagai daerah asli penghasil rempah-rempah pun juga dapat semakin terekspos ke perdagangan dunia.

Dari paparan di atas, kejatuhan Malaka ke tangan Portugis tentu adalah suatu hal yang tragis bagi perdagangan Nusantara. Namun, kejatuhan ini justru dapat memberikan berkah dimana perdagangan antar pulau Nusantara dapat berkembang dan meluas lagi dan mencakupi seluruh wilayah Nusantara dan juga memungkinkan terjadinya peningkatan kesejahteraan, migrasi serta akulturasi penduduk antar pulau sehingga menjadikan Indonesia yang maha kaya budayanya.

2.3 Perkembangan Kehidupan Masyarakat Pesisir Jawa

Sebelum kejatuhan Malaka ke tangan Portugis, kehidupan perdagangan hanya berpusat di Malaka dan sekitarnya saja. Walaupun sudah ada perdagangan antar pulau Nusantara, tapi peran kota-kota pelabuhan di pesisir pantai utara Jawa hanyalah sebagai transit, ataupun juga tempat kembali asal para pedagang tersebut. Penduduknya hanyalah sebatas sebagai penerima hasil dari perdagangan itu saja. Posisi pulau Jawa yang terletak di tenah-tengah kepulauan Nusantara kurang termanfaatkan dengan baik.

Namun sejak kejatuhan Malaka, dimana semua rute perdagangan menghindari Malaka yang diduduki Portugis, banyak pedagang Muslim yang melarikan diri ke pantai utara Jawa dan diikuti pedagang lainnya. Hal ini

[8]Marwati Djoened Poesponegoro, dkk.*Sejarah Nasional Indonesia III* (Jakarta: Balai Pustaka,2008), hlm. 149-150

semakin membuka wawasan perdagangan Nusantara khususnya di Jawa. Hadirnya para pedagang ini juga sangat berdampak bagi kehidupan masyarakat.

Yang pertama, dengan munculnya peristiwa kejatuhan Malaka ini yang semakin mengembangkan proses islamisasi ke seluruh wilayah Indonesia karena mengikuti migrasi para pedagang Islam. Andai saja tidak terjadi peristiwa kejatuhan Malaka ini, maka proses islamisasi tidak akan semaju sekarang dan mungkin saja masih berpusat hanya di sekitar pulau Sumatera.

Munculnya para pedagang di sekitar pantai utara Jawa menandakan mulai maraknya kehidupan perdagangan di kota-kota pelabuhannya. Pelabuhan dagang di Jawa tidak lagi menjadi pelabuhan transito saja namun sudah memiliki peran penting dalam setiap transaksi dan distribusi komoditi dagang Nusantara.

Maraknya kehidupan perdagangan di pelabuhan Jawa inilah yang secara otomatis mendongkrak kehidupan masyarakatnya. Masyarakatnya menjadi memiliki pekerjaan tetap dengan untung yang pasti. Seperti contohnya keadaan geografis Jawa yang agraris berhasil dimanfaatkan sebagai persawahan penghasil beras. Dengan inilah, penghasilan penghidupan masyarakat semakin bertambah mengingat komoditi beras adalah salah satu yang terpenting. Dan seiring berjalannya waktu, masyarakat Jawa pun semakin pintar mengelola tanahnya dan mulai membuka lahan ladang tebu karena komoditi ini laris dibeli orang-orang Inggris yang bermukim di Banten. Kesejahteraan masyarakat pesisir Jawa pun semakin meningkat

Munculnya perdagangan yang ramai juga memungkinkan banyaknya pedagang bangsa asing yang menetap sementara, terutama di sekitar Banten, Demak dan Jepara, untuk berdagang sambil menunggu musim yang tepat untuk kembali berlayar. Pedagang asing ini berkomunikasi dan berinteraksi kepada penduduk asli pesisir Jawa sehingga dari sinilah dapat tercipta asimilasi serta akulturasi kebudayaan yang semakin memperkaya budaya Indonesia kedepannya. Selain itu perkawinan silang antar bangsa juga semakin merapatkan hubungan budaya ini.

Tak hanya di bidang budaya saja, adanya interaksi antar bangsa ini juga semakin membuka pintu ilmu dan wawasan keduniaan terutama mengenai ideologi dan perbedaan karakteristik bangsa. Kedua hal itu lah yang menjadikan dasar wawasan politik Indonesia.

Hal ini jugalah yang menjadi dasar perbaikan kesejahteraan masyarakat Jawa di bidang sosial, ekonomi, budaya, pendidikan dan politik. Sehingga posisi pulau Jawa yang terletak di tengah-tengah kepulauan Nusantara ditambah dengan seluruh perkembangan kehidupan masyarakat Jawa khususnya di pesisir dapat menjadikan pulau Jawa sebagai pulau sentral dan maju di kehidupan bangsa Indonesia hingga saat ini.

3.1 Kesimpulan

Perdagangan antar pulau di Nusantara bermula dari adanya hubungan dagang Indonesia dengan Cina melalui Jalur Sutra. Jalur Sutra via darat yang dianggap sudah tidak aman lagi karena bermunculan perampok-perampok dari Mongol maka membuat terbukanya Jalur Sutra via perairan yang melintasi Asia Tenggara dan kepulauan Nusantara. Hal inilah yang menyebabkan Selat Malaka yang berada di persilangan akses dagang antara benua Eropa dengan

benua Cina menjadi ramai oleh pedagang dan menjadi titik simpul perdagangan mancanegara maupun antar pulau di Nusantara.

Malaka terus berkembang dari masa kerajaan Hindu-Buddha seperti Sriwijaya dan Majapahit hingga memasuki masa kerajaan Islam. Selain lokasi yang strategis, perkembangan Malaka ini didukung pula oleh posisinya sebagai bandar komoditi rempah-rempah yang sangat laku di pasaran dunia. Nama Malaka pun semakin tersohor dan semakin banyak pula para pedagang yang berdatangan. Seluruh perdagangan di Nusantara pun terpusat di sekitar Selat Malaka.

Hingga kesohoran Malaka ini justru membawa bencana bagi Malaka karena kedatangan bangsa Portugis ke dunia Timur untuk mencari daerah penghasil rempah-rempah setelah kejatuhan Konstantinopel yang dimana pemerintah Turki Ottoman memblokade semua pedagang Eropa. Portugis pun, setelah melihat perdagangan yang sangat menguntungkan di Malaka, merebut dan mengadakan monopoli perdagangan di sana yang berdampak pada larinya seluruh pedagang ke daerah pantai utara Jawa dan merubah rute perdagangan yang awalnya melintasi sisi timur pulau Sumatera menjadi melewati sisi barat pulau Sumatera hingga ke seluruh pulau Nusantara.

Namun justru dari bencana inilah yang membawa keberkahan bagi kehidupan Nusantara selanjutnya. Setelah kejatuhan Malaka, maka tidak ada lagi pusat perdagangan yang sangat mendominasi di Nusantara. Seiring menyebarnya pedagang karena melarikan diri dari Portugis maka berhasil tercipta kota-kota pelabuhan yang baru dan semakin banyak di sepanjang pesisir kepulauan Indonesia, khususnya di pulau Jawa.

Persebaran rute perdagangan ini memberikan dampak besar bagi kehidupan masyarakat pesisir di pulau Jawa. Pada saat sebelum kejatuhan Malaka ke Portugis, proses islamisasi yang dibawa oleh para pedagang Muslim hanya terpusat di pesisir Selat Malaka dan sekitarnya sehingga dampaknya tidak merata ke seluruh Nusantara. Lalu setelah jatuhnya Malaka, maka proses islamisasi pun dapat semakin berkembang luas seiring dengan berpindahnya para pedagang.

Selanjutnya, kota pesisir di pantai utara Jawa tidak lagi menjadi pelabuhan transito saja namun memiliki peran penting dalam tiap transaksi dan distribusi komoditi dagang. Perekonomian masyarakat pun semakin berkembangg dan semakin sejahtera, dan ditambah lagi dengan peran tambahan kota pesisir sebagai pintu gerbang segala hal dari dunia luar menjadikan semakin berkembangnya akulturasi dan asimilasi serta wawasan dengan bangsa-bangsa asing yang datang ke Indonesia. Dengan semua hal inilah, maka dapat menjadi sebab kemajuan serta kedudukan pulau Jawa sebagai pulau sentral di Negara Kesatuan Republik Indonesia hingga saat ini.

3.2 Saran

Dalam pemaparan di atas maka dapat diketahui bahwa sejak dahulu, Indonesia yang didukung oleh kekayaan sumber daya alamnya, sudah dikenal sebagai pusat penghasil rempah-rempah, hasil hutan, perkebunan maupun pertanian yang berkualitas tinggi sehingga menjadi sangat laku di pasaran dunia. Seharusnya, masyarakat Indonesia saat ini menyadari bahwa negaranya adalah negara yang kaya dan dapat menghasilkan sendiri produk-produk

dagang yang berkualitas dan sebaiknya seluruh masyarakat dapat semakin mencintai produk buatan dalam negeri Indonesia.

Selanjutnya, masyarakat seharusnya semakin menambah kepeduliannya terhadap potensi kekuatan maritim Indonesia yang termasuk terbesar di dunia dengan cara menjaga kesejahteraan lingkungan perairan Indonesia serta menjaga persatuan dan kesatuan Indonesia karena dari perairan Indonesia jugalah, kesatuan Nusantara yang tersohor mulai tercipta bagi negara kepulauan Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Bulbeck, David.1998.*Southeast Asian Export since the 14th Century: Cloves, Pepper, Coffee and Sugar*. Leiden: KITLV Press

Cortesao, Armando.2016.*Suma Oriental karya Tome Pires: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina & Buku Ferdinand Rodrigues*.Yogyakarta: Penerbit Ombak

de Graaf, H.J. 1954. "De Regering van Panembahan Senopati Ingalaga" dalam *Verhandelingenvan het kononkrijkInstituut voor Taal, Land en Volkenkunde.* S'Gravenhage P: Martinus Nijhoff

Hornby, A.S.___.*Oxford Advanced Learner's Dictionary*.____________

Lapian, Adrian B.2009.*Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut*.Depok: Komunitas Bambu

Mansoer, Mohd Dahlan.1979.*Pengantar Sejarah Nusantara Awal*. Kuala Lumpur:______

Meilink-Roelofsz, M.A.P.2016.*Perdagangan Asia dan Pengaruh Eropa di Kepulauan Indonesia antara 1500 dan sekitar 1630*.Yogyakarta: Penerbit Ombak

Pires, Tome. ___.*Suma Oriental I & II*.___________

Poesponegoro, Marwati Djoened. 2008. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Balai Pustaka

Poesponegoro, Marwati Djoened.1984.*Sejarah Nasional Indonesia III*.Jakarta: Balai Pustaka

Reid, Anthony.1992.*Asia Tenggara dalam Kurun Niaga Jilid 1: Tanah di Bawah Angin*.Jakarta: Yayasan Obor Indonesia

Reid, Anthony.2011.*Asia Tenggara dalam Kurun Niaga Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia

Ricklefs, M.C.2008.*Sejarah Indonesia Modern 1200 – 2008*.Jakarta: Penerbit Serambi

Wells, Kathirithamby.1967.*Journal of Southeast Asian History*.Cambridge: Cambridge University Press

Whitfield, Susan.1999.*Life Along the Silk Road*. London: John Murray

SI HANTU LAUT
PENGUASA DUNIA MARITIM

Wanodyaning Aqila Ma'rifah Salsabila[1]
SMA Negeri 1 Talun

A. Pendahuluan

"Nenek moyangku seorang pelaut"

Penggalan lagu tersebut bukanlah isapan jempol semata. Nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa Austronesia yang kedatangannya di Indonesia mulai sekitar 2000 tahun SM. Masa kedatangan mereka termasuk dalam jaman neolitikum yang memiliki dua kebudayaan dan dua jalur penyebaran. Pertama, cabang kapak persegi yang penyebarannya bermula dari daratan Asia melalui jalur barat dengan bangsa Austronesia sebagai pendukung kebudayaan tersebut. Kedua, kebudayaan kapak lonjong, yang penyebarannya melalui jalur Timur dengan bangsa Papua-Melanesoide sebagai bangsa pendukungnya. Penyebaran kedua kebudayaan ini merupakan gelombang pertama perpindahan bangsa Austronesia (termasuk Papua Melanesia yang akhirnya melebur menjadi Austronesia) ke berbagai daerah atau pulau-pulau di Indonesia. Gelombang perpindahan bangsa Austronesia terjadi pada jaman logam yang membawa jenis kebudayaan baru yang disebut dengan istilah kebudayaan Dongson.

Hasil penelitian menginformasikan luasnya bahasa Austronesia membuktikan bahwa wilayah Indonesia merupakan tempat persinggahan kedua dari perpindahan bangsa Austronesia selanjutnya. Lebih dari itu, jika penyebaran nenek moyang bangsa Indonesia bisa mencapai pulau-pulau yang berjarak sangat jauh dari asalnya dan terpisahkan oleh lautan yang luas, dapat dipastikan mereka mempunyai peralatan yang digunakan menyeberangi laut, yaitu perahu. Dengan kata lain, nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa pelaut, yang tentu saja memiliki budaya maritim sebagai hasil kebudayaannya. Sebagai contoh, mereka memiliki pengetahuan yang cukup tinggi tentang laut, angin, musim, bahkan ilmu perbintangan sebagai pengetahuan untuk bernavigasi.

Kehidupan terus berjalan dan menghasilkan kebudayaan-kebudayaan baru. Bangsa Indonesia yang dikenal sebagai bangsa pelaut juga mengalami perubahan-perubahan tersebut. Oleh karena sering berhubungan dengan bangsa lain, bangsa Indonesia juga mendapat pengaruh di dalam perubahan kebudayaan tersebut. Salah satu contoh dari perubahan tersebut ialah terbentuknya sistem kerajaan dalam bidang politik dan pemerintahan. Munculnya kerajaan-kerajaan maritim di Indonesia merupakan fakta sejarah yang tak ternilai harganya. Indonesia memilii dua kerajaan maritim yang terkenal, yaitu Kerajaan Majapahit dan Sriwijaya. Kerajaan maritime tersut tentu memiliki strategi pembangunan kekuatan sosial, ekonomi, politik, pertahanan dan keamanan, dan infrastruktur kebaharian masing-masing.

Kerajaan Sriwijaya pada dasarnya merupakan suatu kerajaan yang berkuasa di laut. Sriwijaya adalah kerajaan maritim terbesar di Asia Tenggara pada zamannya. Bukti-bukti tentang kerajaan Sriwijaya berasal dari beberapa prasasti yang ditemukan di wilayah tersebut. Bahkan ada yang ditemukan di Bangka, Ligor (Malaysia), dan Nalanda (India Selatan).

---

[1] Peserta siswi terbaik ke -II dari Provinsi Jawa Tengah dalam kegiatan lawatan sejarah regional BPNB DIY 2016.

Kerajaan Sriwijaya mengalami zaman keemasan pada saat diperintah oleh Raja Balaputradewa pada abad ke-9. Wilayah Kerajaan Sriwijaya meliputi hampir seluruh Sumatra, Kalimantan Barat, Jawa Barat, dan Semenanjung Melayu. Oleh karena itu, Kerajaan Sriwijaya disebut kerajaan Nusantara pertama. Sriwijaya dikenal sebagai kerajaan maritim, pusat agama Buddha, pusat pendidikan, dan sebagai pusat perdagangan di Asia Tenggara. Berikut adalah kelebihan-kelebihan yang dimiliki Sriwijaya:

1. Mempunyai angkatan laut yang tangguh dan wilayah perairan yang luas.
2. Sebagai pusat pendidikan penyebaran agama Buddha, dengan bukti catatan I-tsing dari China pada tahun 685 M, yang menyebut Sriwijaya dengan She-le-fo-she.
3. Sebagai pusat perdagangan karena Palembang sebagai jalur perdagangan nasional dan internasional sehingga banyak kapal yang singgah dan menambah pemasukan pajak.

Kerajaan selanjutnya adalah Kerajaan Majapahit. Menurut Krom, kerajaan Majapahit ini berdasar pada kekuasaan di laut. Laut-laut dan pantai yang terpenting di Indonesia dikuasainya. Kerajaan ini memiliki angkatan laut yang besar dan kuat. Pada tahun 1377, Majapahit mengirim suatu ekspedisi untuk menghukum raja Palembang dan Sumatra. Majapahit juga mempunyai hubungan dengan Campa, Kampuchea, Siam, dan Vietnam serta mengirim dutanya ke Cina.

Kejayaan Majapahit sebagai negara maritim tidak dapat ditandingi ketika Gajah Mada, patih Majapahit kala itu, ingin menyatukan kerajaan-kerajaan kecil nusantara di bawah koordinasi Kerajaan Majapahit melalui Sumpah Palapa. Tidak dapat dipastikan apakah Mahapatih Gajah Mada dan Mpu Nala, panglima laut Majapahit, sudah memahami geopolitik wilayah perairan kerajaan Majapahit atau belum tetapi yang jelas adalah kehendak mereka untuk mempersatukan wilayah perairan nusantara di bawah panji-panji Majapahit merupakan pemahaman akan kondisi geografis Nusantara. Karena alasan itulah, wilayah perairan kepulauan ini selanjutnya dinamakan Nusantara oleh Majapahit.

Di samping ekspansi politis yang memiliki dampak terhadap kebijakan ketahanan wilayah kerajaan tersebut, pemanfaatan laut sebagai sarana transportasi serta alat pertahanan dimanfaatkan Majapahit sebagai pusat kerajaan, yang negeri asalnya berjumlah puluhan baik di Pulau Sumatera maupun di Pulau Kalimantan. Tindakan politis yang dilakukan Mahapatih Gadjah Mada dapat dikatakan, bahwa Majapahit memiliki visi kemaritiman, meskipun hanya sebatas sebagai sarana transportasi dan ketahanan wilayah. Melalui laut, Majapahit mampu mengkordinasikan negeri asalnya serta melindungi diri dari serangan musuh. Itulah visi kemaritiman Majapahit.

Dari uraian di atas, kita dapat menyimpulkan bahwa kekuatan utama kerajan-kerajaan maritim pada zaman dahulu terletak pada kekuatan angkatan laut sebagai komponen utama sistem pertahanan negara. Saat ini, Indonesia sedang gencar-gencarnya melakukan kampanye pengembangan negara maritim. Bahkan, pemerintah menginginkan Indonesia menjadi poros maritim dunia mengingat letak Indonesia yang strategis dan sejarah Indonesia. Sementara itu, di dalam sejarah tersebut kita dapat mengetahui bahwa untuk menguasai laut kita harus memiliki armada laut yang tangguh. Untuk itulah, penulis ingin mengetahui peran TNI-AL dalam pengembangan proyek negara maritim. Maka dari itu, disusunlah karya tulis ini dengan judul "Si Hantu Laut Penguasa Dunia Maritim".

Bertitik tolak dari latar belakang tersebut, maka permasalahan yang hendak diangkat dalam penelitian ini antara lain apakah maksud dari Indonesia sebagai negara maritim? Bagaimana sejarah TNI Angkatan Laut sehingga dapat mempertahankan kedaulatan Indonesia? Bagaimana peran TNI Angkatan Laut dalam proyek negara maritim?

Setiap penelitian memiliki tujuan tertentu yang ingin dicapai. Adapun tujuan dari penelitian ini yang hendak dicapai oleh penulis dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui maksud Indonesia sebagai negara maritim dan i sejarah TNI Angkatan Laut sehingga dapat mempertahankan kedaulatan NKRI. Selain itu juga untuk mengidentifikasi peran dan kesiapan TNI Angkatan Laut dalam rangka pengembangan negara maritim. Penelitian ini juga diharapkan bisa bermanfaat dalam menumbuhkan rasa cinta dan tanggung jawab kepada Indonesia sebagai negara maritim. Selain itu menambah wawasan tentang sejarah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut; dan turut serta mempersiapkan diri dalam rangka pengembangan negara maritim.

Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini antara lain studi pustaka dan wawancara. Studi pustaka dilakukan dengan menelusuri referensi yang berada di perpustakaan sekolah maupun perpustakaan daerah dan beberapa sumber buku elektronik. Interview dilakukan dengan wawancara tokoh yang relevan dengan subjek dalam penelitian ini.

B. Indonesia Sebagai Negara Maritim

Untuk membentuk suatu negara yang maju, kita harus mengetahui ciri khas dan potensi dari negara tersebut. Salah satu yang menjadi ciri khas Indonesia adalah julukannya sebagai negara maritim. Maka dari itu, sebelum kita mengambil suatu kebijakan terhadap Indonesia, negara kita, kita harus mengetahui apa yang dimaksud dengan negara maritime terlebih dahulu. Negara maritim terdiri dari dua kata, yaitu: negara dan maritim.

Negara adalah adalah sekumpulan orang yang menempati wilayah tertentu dan diorganisasi oleh pemerintah negara yang sah dan memiliki kedaulatan. Negara juga merupakan suatu wilayah yang memiliki suatu sistem atau aturan yang berlaku bagi semua individu di wilayah tersebut, dan berdiri secara mandiri.

Sementara itu, menurut KBBI, maritim adalah sesuatu yang berkenaan dengan laut; berhubungan dng pelayaran dan perdagangan di laut. Di dalam kamus bahasa Inggris, maritime yang berasal dari kata *maritime* berarti suatu kata sifat yang menjelaskan obyek atau kegiatan berkaitan dengan laut. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa maritime adalah segala hal atau kegiatan yang berhubungan dengan laut.

Dari paparan-paparan di atas, kita dapat mengetahui bahwa negara maritim bukan hanya negara yang memiliki wilayah perairan yang luas ataupun pulau yang banyak. Dari penjelasan tersebut, kita dapat memahami bahwa negara maritim merupakan suatu negara yang memiliki laut yang luas dan mampu memanfaatkannya sebagai salah satu sumber daya alam yang mendukung kegiatan-kegiatan penduduk negara tersebut. Oleh karena itu, tidak semua negara yang memiliki laut yang luas dapat disebut sebagai negara maritim.

Salah satu contoh negara maritim adalah lnggris, yang merupakan negara kepulauan di kawasan Eropa dan telah berhasil menerapkan visi maritim dalam upaya menyejahterakan rakyatnya dan membela kedaulatan negaranya. Selanjutnya contoh negara maritim lainnya adalah Belanda, negara kecil di Benua Eropa, yang menerapkan visi maritim dalam penyelenggaraan kebijakannya. Di Asia ada satu negara maritim, yaitu Jepang yang merupakan negara kepulauan dimana negara Jepang bervisi maritim dalam penyelenggaraan pemerintahan negaranya. Dapat kita lihat bahwa negara ini telah mencapai kemakmuran dan menjadi satu-satunya negara Asia yang termasuk negara maju.

Untuk menjadikan Indonesia seperti negara-negara di atas, diperlukan kearifan lokal dalam mengolah sumber daya yang tersedia. Kearifan lokal diartikan sebagai kebijaksanaan atau pengetahuan yang dimiliki oleh masyarakat dalam rangka mengelola lingkungan. Dalam kearifan lokal terkandung pula kebudayaan lokal yang menyebabkan pembangunan pada daerah tersebut tidak boleh menghilangkan unsur budayanya. Seharusnya pembangunan di suatu daerah harus melihat terlebih dahulu kondisi sosial-budayanya sehingga penduduk dapat mengolah sumber daya dengan baik tanpa merugikan siapapun yang pada akhirnya akan memajukan perekonomian daerah dan nasional.

1. Sejarah Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut

Sejarah pembentukan TNI-AL diawali ketika keadaan perang semakin memburuk bagi Angkatan Perang Jepang. Untuk mensiasati hal tersebut, Jepang berusaha untuk menarik simpati rakyat Indonesia dengan organisasi-organisasi bagi para pemuda. Mereka juga mengajak para pemuda Indonesia untuk mengurus organisasi tersebut.

Apabila dalam bidang politik dibentuk organisasi-organisasi dan diangkatnya orang-orang pribumi untuk menduduki jabatan yang tinggi, maka dalam bidang pertahanan Jepang membentuk organisasi semi militer maupun militer. Organisasi semi militer adalah adalah organisasi yang tidak dikhususkan untuk melakukan pertahanan secara militer namun lebih bersifat ke keamanan. Pelatihan dibidang kemiliteran tetap ada, namun tidak begitu ditekankan. Contohnya, yaitu Seinendan, Keibodan, Fujinkai, Syuisyintai, Hizbullah, dan Gokukutai. Sementara itu, organisasi militer adalah organisasi yang dikhususkan untuk melakukan pertahanan secara militer guna mempertahankan wilayah Indonesia. Contoh dari organisasi militer adalah PETA dan Heiho.

Di samping itu, Jepang juga memperhatikan bidang-bidang lain yang penting sebagai penunjang perang. Hal ini disebabkan oleh filosofi Jepang untuk melindungi harga diri mereka. Oleh karena itu, memenangkan perang bagi Jepang merupakan persoalan yang sangat penting. Mengingat bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan, maka pihak Jepang juga memperhitungkan hal-hal di bidang maritim.

Untuk melancarkan usaha tersebut, Jepang membentuk Jawatan Pelayaran Pemerintah (Gunseikanbu Kaiji Sokyoku) yang berpusat di Jakarta. Badan tersebut bertugas untuk mengurus hal-hal yang berhubungan dengan laut baik antar pulau maupun ke luar negeri. Selain itu, ada pula perusahaan-perusahaan pelayaran milik pemerintah (Jawa Unko Kaisya) yang memiliki cabang-cabang di beberapa pelabuhan Jawa. Setelah kedudukan Jepang dalam perang Pasifik semakin, dibentuklah Armada Angkutan Militer yakni Akatsuki Butai. Jadi, pada masa pendudukan Jepang terdapat tiga instansi yang secara operatif menyelenggarakan pelayaran di Indonesia baik pelayaran intersulair maupun pelayaran samudra.

Adanya instansi pelayaran menyebabkan kebutuhan kapal meningkat. Maka dari itu, dibangunlah beberapa galangan kapal. Dalam waktu yang tidak lama, Jepang telah berhasil memobilisasikan galangan kapal di Pasar Ikan, Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Juana, Lasem dan Tanjung Balai Asalah. Produksi dari galangan-galangan kapal tersebut adalah kapal-kapal kayu yang bertonase 60 sampai 250 ton.

Kebutuhan akan tenaga pelaut bagi kapal-kapal kayu tersebut pada mulanya didapat dengan menggunakan tenaga-tenaga pelaut bangsa Indonesia yang telah berpengalaman pada zaman Belanda yakni bekas Gouverments Marine, Koninklijke Paketwaart Maatsehappiy, dan Koninklijke Marine. Akan tetapi, dengan bertambahnya kapal-kapal produksi dalam negeri maka Pemerintah Jepang membutuhkan banyak pelaut dalam waktu singkat. Pada tahun 1943 mulailah dibuka Sekolah Pelayaran Tinggi di Jakarta kemudian berturut-turut dibuka pula di kota-kota pelabuhan yakni di Semarang, Cilacap, Tegal, Pasuruan, dan Makassar. Selain Sekolah Pelayaran Tinggi dibuka pula Sekolah Pelayaran Rendah di Jakarta, Semarang, Tegal, Pasuruan, Probolinggo, Padang, Tanjung Balai, Makasar, dan Banjarmasin. Kedua sekolah tersebut berada di bawah Jawatan Pelayaran tetapi penempatan lulusannya tidak selalu di kapal-kapal Jawatan Pelayaran. Setelah lulus, mereka dapat ditugaskan di kapal-kapal Jawa Unko Kaisya, Akatsuki Butai atau ditugaskan sebagai guru di sekolahnya dulu.

Setelah memproklamasikan kemerdekaan Indonesia, tepatnya tanggal 18 Agustus 1945, Ir. Soekarno dan Drs. Mohmmad Hatta menemui para pemuda untuk merundingkan keputusan PPKI tentang pembentukan Tentara Nasional Indonesia. Para pemuda mengusulkan supaya tindakan perebutan kekuasaan diatur dengan cepat dan diikuti aksi serentak tanpa kompromi. Presiden dan Wakil Presiden tidak menyetujui hal tersebut melainkan mengutamakan jalan diplomasi. Oleh karena

adanya perbedaan pendapat ini, pemuda membuat dekrit yang berisikan bahwa Republik Indonesia sudah berdiri sehingga kekuatan militer juga harus segera dibentuk dengan anggota PETA, Heiho, dan Kaigun sebagai inti kekuatan pertama. Atas desakan tersebut, Presiden dan Wakil Presiden menyetujui pembentukan Tentara Republik Indonesia yang akan menjadi tulang punggung negara dan dapat digerakkan setiap waktu.

Pihak Jepang yang mengetahui hal tersebut menganggap bahwa itu adalah suatu perbuatan perlawanan terang-terangan terhadap Jepang. Akhirnya, Presiden dan Wakil Presiden mengubah istilah Tentara Republik Indonesia menjadi Alat Keamanan Negara di samping Polisi. Tidak hanya sampai di situ, Pemerintah Jepang juga membubarkan PETA dan Heiho di seluruh Indonesia dan melucuti senjata anggotanya.

Atas dasar inilah, sidang PPKI pada 22 Agustus 1945 memutuskan untuk hanya membentuk Badan Keamanan dengan tujuan menjaga keamanan umum dalam negeri. Jadi, jelas bahwa BKR bukanlah tentara melainkan suatu korps bantuan setempat untuk menjamin ketentraman umum.

Begitu BKR dibentuk dengan persenjatan yang sederhana, mereka langsung terjun ke dalam pertempuran-pertempuran sehingga berangsur-angsur Badan Keamanan ini berubah bentuk menjadi tentara yang bersenjata. Pada tanggal 10 September 1945 terjadi pemisahan nama BKR, yaitu: BKR Laut dan BKR Darat. BKR Laut berdiri di Jakarta yang dijadikan sebagai BKR Laut Pusat. Setelah pembentukan tersebut, para pejuang bahari yang tergabung dalam BKR secara serempak langsung mengambil alih berbagai fasilitas laut yang dulunya dikuasai oleh Jepang. Hal ini diawali dengan pengambilalihan fasilitas pelabuhan berikut infrastrukturrnya. Pelabuhan sebagai basis pertama yang harus dikuasai karena pelabuhan merupakan pusat pergerakkan pelayaran laut baik secara militer maupun secara komersial. Pelabuhan berfungsi sebagai sebuah pangkalan yang akan menjadi pusat berbagai kegiatan dan persedian senjata dan amunisi. Hal inilah yang melatar belakangi mengapa pengambilalihan pelabuhan sebagai sebuah gerakkan pertama yang dilakukan oleh para pejuang bahari saat itu. Kemudian setelah itu penguasaan kapal-kapal perang milik jepang menjadi target sasaran selanjutnya. BKR juga mengambil alih dan menginventarisasi atas gedung-gedung dan peralatan milik Jawa Unko Kaisya dan Sekolah Pelayaran Tinggi.

Pada tanggal 5 Oktober 1945 sesuai dengan Dekrit Presiden tentang pembentukan Tentara Keamanan Rakyat, BKR Laut diubah menjadi TKR Laut. Dengan adanya perubahan tersebut maka berubah pula fungsi TKR Laut sehingga perlu disusun suatu struktur organisasi yang berpola militer sebenarnya. Pemerintah pusat pada akhirnya memindahkan Markas Umum TKR Laut ke Yogyakarta pada tanggal 10 November 1945. Hal ini juga dimaksudkan untuk menghindari bentrokan fisik antara TKR dengan tentara Sekutu yang sudah masuk sejak 29 September 1945.

Pada tanggal 25 Januari 1946 nama TKR Laut berubah menjadi TRI Laut dan pada bulan Februari 1946 diubah menjadi Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI). Perubahan nama tersebut tidak mempengaruhi struktur organisasi yang telah ada. Adapun perubahannya terletak pada nama Markas Besar Tertinggi TKR Laut kemudian berubah menjadi Markas Besar Umum ALRI. Dalam kebijakannya, Markas Besar Umum ALRI lebih menekankan fungsi ALRI yakni sebagai alat negara yang bertugas di laut. Oleh karena itu, pendidikan kebaharian harus diutamakan. Sesuai dengan prinsip tersebut, struktur resimen dan battalion TKR Laut menjadi pangkalan

yang merupakan eselon kedua. Pada umumnya struktur organisasi pangkalan adalah sebagai berikut:

1. Staf pangkalan, yang terdiri dari: panglima pangkalan, kepala staf, kepala administrasi, kepala personalia, kepala intendans, kepala perbekalan, kepala keuangan, dan sebagainya;
2. Unsur tempur, yang terdiri dari: Kesatuan-kesatuan Navigasi, Kesatuan Korps Marinir, dan Kesatuan Polisi Tentara Laut;
3. Unsur pembinaan, yang terdiri dari: Bagian Kesehatan, Bagian Pendidikan, dan Bagian Persenjataan. Di dalam pembinaan personalia maka dianutlah sistem korps sebagai berikut:
    a. Korps Laut terdiri dari: Korps Navigasi dan Korps MSD (Machine Stoom Dienst)
    b. Korps Marinir
    c. Korps Polisi Tentara Laut (PTL)
    d. Korps Perhubungan

Hasil perundingan Konferensi Meja Bundar (KMB) 27 Desember 1949 menimbulkan konsekuensi ALRI menjadi ALRIS sesuai dengan Kepres No. 9 tanggal 28 Desember 1949 dan Kepres RIS No. 42 Tanggal 25 Januari 1950 serta Surat Keputusan Menteri Pertahanan No. 34/MP/50 ditetapkan struktur organisasi ALRIS pada 4 Februari 1950. Kemudian tanggal 17 Agustus 1950 RIS dihabus sehingga ALRIS beubah lagi menjadi ALRI. ALRI yang menganut struktur organisasi *Line and Staff,* setelah tersusun Staf Angkatan laut.

Pada tanggal 5 Mei 1947 presiden mengeluarkan dekrit guna membentuk Panitia Pembentukan Organisasi Tentara Nasional Indonesia dengan anggota 21 orang dari berbagai laskar yang paling berpengaruh kuat. Panitia itu dipimpin Presiden Soekarno sendiri. Pada tanggal 7 Juni 1947 keluar sebuah keputusan untuk membentuk sebuah organisasi tentara yang bernama Tentara Nasional Indonesia (TNI) sebagai penyempurna TRI. Didalam penetapan itu, antara lain diputuskan bahwa mulai tanggal 3 Juni 1947 secara resmi Tentara Nasional Indonesia dengan segenap anak buah angkatan perang yang ada sebagai inti kekuatannya. Setelah pergantian nama tersebut, terjadi banyak pertempuran yang harus dihadapi TNI, termasuk TNI-AL. meskipun sebelumnya mereka juga sudah pernah bertempur.

Pertempuran-pertempuran terus-menerus mereka hadapi. Tentara kita terus menghadapi serangan Belanda, yang berusaha mengembalikan kekuasaan kolonialnya melalui agresi militer Belanda pertama pada 21 Juli 1947 dan agresi militer Belanda kedua pada 19 Desember 1948. Dari tahun 1950 hingga 1960-an Republik Indonesia berjuang untuk mempertahankan persatuan negara terhadap pemberontakan lokal dan gerakan separatis di beberapa provinsi. TNI, khususnya TNI-AL, juga membantu menumpas pemberontakan Republik Maluku Selatan pada tahun 1963. Dari tahun 1961 sampai 1963, TNI AL terlibat dalam operasi militer untuk pengembalian Irian Barat ke Indonesia. Sementara itu, dari tahun 1962 sampai 1965 TNI-AL terlibat dalam Konfrontasi Indonesia-Malaysia.

Pada masa Orde Baru, militer di Indonesia lebih sering disebut dengan ABRI (Angkatan Bersenjata Republik Indonesia). ABRI adalah sebuah lembaga yang terdiri dari TNI dan Polri. Pada masa awal Orde Baru unsur angkatan perang disebut dengan ADRI (Angkatan Darat Republik Indonesia), ALRI (Angkatan Laut Republik Indonesia) dan AURI

(Angkatan Udara Republik Indonesia). Namun sejak Oktober 1971, sebutan resmi angkatan perang dikembalikan lagi menjadi Tentara Nasional Indonesia, sehingga setiap angkatan disebut dengan TNI Angkatan Darat, TNI Angkatan Laut dan TNI Angkatan Udara.

Pada masa Orde Baru ketika Presiden Soeharto berkuasa, TNI diperbolehkan terjun ke dunia politik. Keterlibatan militer dalam politik Indonesia adalah bagian dari penerapan konsep Dwifungsi ABRI yang menyimpang dari konsep awalnya. Di lembaga legislatif, ABRI mempunyai fraksi sendiri di Dewan Perwakilan Rakyat dan Majelis Permusyawaratan Rakyat yang anggotanya diangkat tanpa melalui proses pemilu. Fraksi ini disebut dengan Fraksi ABRI atau biasa disingkat FABRI.

Keadaan tersebut berbanding terbalik dengan keadaan militer di lapangan. Dari tahun 1970 hingga tahun 1990-an militer Indonesia bekerja keras untuk menekan gerakan separatis bersenjata di provinsi Aceh dan Timor Timur. Pada tahun 1991 terjadi Peristiwa Santa Cruz di Timor Timur yang menodai citra militer Indonesia secara internasional. Insiden ini menyebabkan Amerika Serikat menghentikan dana IMET (International Military Education and Training), yang mendukung pelatihan bagi militer Indonesia.

Namun, setelah Reformasi pada tahun 1998, MPR telah menetapkan pemisahan tugas antara TNI dengan Polri. Pada akhirnya, ketiga angkatan (Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara) berubah nama menjadi Tentara Nasional Indonesia yang memiliki fungsi untuk Pertahanan negara. Sedangkan Kepolisian Republik Indonesia menjadi institusi yang memiliki kedudukan di bawah Presiden Republik Indonesia yang memiliki fungsi untuk penegak hukum, ketertiban, dan keamanan.

2. Peranan TNI-AL Dalam Proyek Negara Maritim

Dalam mewujudkan visi bangsa Indonesia menjadi poros maritim dunia menurut Presiden RI dalam pidatonya saat KTT Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar, 13 November 2014 mengemukakan lima pilar penting dalam agenda yang akan dibangun, yaitu:

a. Pembangunan budaya maritim. Bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudra;
b. Pembangunan kedaulatan pangan dengan nelayan sebagai pilar utamanya. Menjaga dan mengelola sumber daya laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama menghasilkan kekayaan maritim yang akan digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan rakyat;
c. Pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim. Melaksanakan pembangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim;
d. Pelaksanaan diplomasi maritim. Mengikutsertakan dan mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerjasama di bidang kelautan; dan
e. Pembangunan kekuatan pertahanan maritim. Menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim sebagai bentuk tanggungjawab dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Kebijakan

pemerintah yang mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia adalah ketentuan yang dijadikan pedoman TNI AL dalam pelaksanaan atau pengembangan program pembangunan kemampuan dan kekuatan dalam mendukung dan mencapai tujuan Nasional.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh penulis, kekuatan pertahanan maritim dinilai berpengaruh besar terhadap proyek negara maritim. Untuk menjaga amanat tersebut, TNI-AL harus menjadi angkatan laut berkelas dunia yang selalu membela kedaulatan NKRI. Untuk menjadi angkatan laut yang berkelas dunia, TNI-AL harus didukung pula oleh segenap komponen bangsa lainnya, lembaga eksekutif dan legislatif. Untuk menjadi kekuatan menengah dunia pada tahun 2030 dan mencapai kualitas yang berkelas dunia, terdapat beberapa persyaratan penting:

1. Sumber daya manusia yang professional;
2. Bidang pengendalian laut yang merupakan kemampuan inti dalam *Sea Power*;
3. Memiliki sistem pertahanan yang handal.

Secara alamiah Angkatan Laut berkelas dunia selalu memainkan peran penting sebagai pemimpin di kawasan. Dengan kekuatan dan kemampuan yang ada, TNI Angkatan Laut mampu mengamankan perairan yurisdiksi nasional dan menjaga kepentingan nasional di luar wilayah yurisdiksi nasional, menjamin dan menjaga kedaulatan NKRI, melaksanakan diplomasi, serta berpartisipasi dalam upaya menjaga perdamaian dunia.

TNI Angkatan Laut saat ini mampu melaksanakan kegiatan yang kompleks dalam waktu yang relatif bersamaan dengan jangkauan operasi sampai dengan kawasan global. Keunggulan kemampuan operasional yang harus dimiliki oleh TNI Angkatan Laut sebagai angkatan laut kelas dunia, antara lain;

a. Kehadiran di laut, yaitu mampu hadir di laut baik di perairan nasional, regional maupun global sesuai dengan kepentingan operasinya;
b. Daya gentar, yaitu mampu memberikan dampak penangkalan;
c. Pengendalian laut, yaitu mampu melaksanakan tugas pengendalian laut;
d. Proyeksi kekuatan, yaitu mampu memproyeksikan kekuatan dari laut ke darat sesuai dengan tugas operasi baik OMP maupun OMSP;
e. Keamanan maritim, yaitu mampu melaksanakan tugas konstabulari/polisionil;
f. Penanggulangan bencana, yaitu mampu melaksanakan tugas bantuan kemanusiaan dan penanggulangan bencana; dan
g. Keterlibatan dalam kegiatan internasional, yaitu mampu melaksanakan kegiatan-kegiatan internasional bersama dengan negara lain.

Peran Universal TNI AL yang mencakup peran militer, diplomasi dan polisionil TNI AL dalam melaksanakan tugas melalui kemampuan operasi diperairan di wilayah yurisdiksi nasional merupakan wujud tanggungjawab TNI AL untuk menjaga keamanan maritim dan keselamatan pelayaran, melaksanakan diplomasi Angkatan Laut melalui peningkatan kerjasama internasional di bidang militer untuk menghilangkan sumber konflik dilaut seperti pelanggaran batas wilayah, menjaga perairan yuridiksi nasional dari kegiatan-kegiatan ilegal dan menjaga kedaulatan sesuai dengan kebijakan politik luar negeri pemerintah.

PENUTUP

1. Kesimpulan

Dari pembahasan di atas kita dapat menemukan bahwa Indonesia sebagai negara maritim ialah Indonesia yang memiliki dan dapat memanfaatkan dengan baik sumber daya alam dan manusianya.

a. Dengan semangat nasionalismenya, TNI-AL mampu bertahan dalam menghadapi berbagai ancaman sehingga Negara Indonesia masih ada sampai saat ini; dan
b. TNI-AL memiliki peran yang sangat penting dalam pengembangan Indonesia sebagai negara maritim sehingga memerlukan dukungan berbagai pihak untuk melaksanakan tugas tersebut.

2. Saran

a. Sebaiknya pemerintah lebih memperhatikan:
    - Pembangunan infrastuktur penunjang kegiatan pelayaran dan perdagangan di sekitar daerah pesisir;
    - Pengembangan fasilitas bagi masyarakat pesisir agar dapat mengelola potensi-potensi kelautan dan kemaritiman yang ada;
    - Memperbanyak lembaga-lembaga pendidikan tentang kelautan dan kemaritiman; dan
    - Membuat undang-undang yang mengatur kehidupan maritime secara rinci.
b. Sebagai masyarakat yang memiliki sumber daya alam yang melimpah, masyarakat pesisir diharapkan untuk:
    - Meningkatkan dan mengembangkan pendidikan yang mereka miliki, khususnya maritim, agar dapat memanfaatkan potensi yang ada secara maksimal;
    - Menjaga kelestarian dan kelangsungan kehidupan di dalam laut; dan
    - Turut serta dalam membuat kebijakan yang berhubungan dengan kelautan atau kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

Abimanyu, Soedjipto. 2014. *Kitab Sejarah Terlengkap Kearifan Raja-Raja Nusantara: Sejarah dan Biografinya.* Yogyakarta: Laksana.

Dick-Read, Robert. 2005. *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika.* Terjemahan Edrijani Azwakti. 2008. Bandung: PT Mizan Pustaka.

Hartati, Atik & Sarwono. 2011. *Pendidikan Kewarganegaraan Untuk SMA/MA Kelas X.* Jakarta: Pusat Kurikulum dan Perbukuan Kementerian Pendidikan Nasional

Mangindaan, Robert. Desember 2014. Poros Maritim Dunia: Suatu Wacana. *Swantara,* hlm. 43 – 46.

Marsetio. Desember 2014. Kekuatan Laut sebagai Prasyarat Negara Maritim. *Swantara,* hlm. 35-37.

Murgiyanto, B., Soedarmata, JB. & Darmawan. 2013. *Menggapai Negara Maritim*. Jakarta: Persatuan Purnawirawan Angkatan Laut.

Nugroho, Irawan Djoko. 2011. *Majapahit Peradaban Maritim.* Jakarta: Yayasan Suluh Nuswantara Bakti.

Poesponegoro, Marwati Djoened. 2008. *Sejarah Nasional Indonesia.* Jakarta: Balai Pustaka.

Sejarah Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut: Periode Perang Kemerdekaan 1945 – 1950. 1973. Jakarta: Dinas Sejarah TNI-AL.

Soemantri, Sri. 2014. *Hukum tata negara Indonesia: pemikiran dan pandangan.* Bandung: Remaja Rosdakarya.

Widodo, Joko. 2014. *Inilah Lima Konsep Doktrin Poros Maritim Jokowi,* (rekaman). Jakarta: Berita Satu.

Daftar Narasumber

1. Nama : Agus Siswantoro (1970 – sekarang)
   Pangkat : Serka
   NRP : 72988
   Jabatan : Pelatih menembak
   Alamat : RT. 01 RW. 01 Ngrendeng, Selorejo, Blitar

2. Nama :Suwarno (1942 – sekarang)
   Pangkat : Pelda bahari
   NRP : 18482
   Masa jabatan : 1960 – 1990
   Alamat : Kendalrejo, Garum, Blitar

3. Nama : Yudhi Darmawan (1979 – sekarang)
   Pangkat : Kopral
   NRP : 104239
   Alamat : RT. 02 RW. 01 Ngrendeng, Selorejo, Blitar

4. Nama : Sukardi (1939 – sekarang)
   Pekerjaan : Petani
   Alamat : RT. 04 RW. 01 Ngrendeng, Selorejo, Blitar
   Peranan : Sebagai saksi hidup perjuangan kemerdekaan Indonesia

5. Nama : Suwardi (1945 - sekarang)
   Pekerjaan : Pensiunan Guru
   Alamat : RT. 01 RW. 01 Ngrendeng, Selorejo, Blitar
   Peranan : Sebagai saksi hidup saat mempertahankan kemerdekaan
   Indonesia

PARA WANITA PERKASA DI DERMAGA TAMBAKLOROK SEMARANG

Nur Qosim, S.Pd.,M.Pd.
Pengajar SMA Negeri 3 Demak

A. Pendahuluan

Dalam masyarakat Jawa relasi yang tercipta antara laki -laki dan perempuan terlihat seperti penguasa dan abdi. Dalam istilah Jawa dikenal dengan *konco wingking*, (teman di belakang) atau *wong buri* (orang belakang) dimana perempuan berada dalam subordinasi (Wandi, 2015:). Sebutan itu dapat dikatakan wajar karena para ibu hanya memiliki tugas yang ruang lingkupnya sangat sempit, baik dalam lingkup keruangan maupun dalam level tugas dan pekerjaan. Tugas kaum ibu pada masa dulu hanya sebatas *masak*, *macak* (berias) dan *manak* (melahirkan). Disamping itu ruang lingkup pekerjaannya hanya meliputi *dapur* (tempat memasak), *sumur* (tempat cuci) dan *kasur* (tempat tidur). Berdasarkan uraian itu jelas tergambar bahwa para wanita Jawa pada masa dulu memiliki status dan peranan yang sangat rendah, tidak diakui eksistensinya dan dianggap remeh oleh para kaum suami.

Seperti dijelaskan oleh Elizabeth (2007: 3) Seiring dengan perkembangan zaman peran kaum wanita semakin mengalami pergeseran. Perubahan peran dan status para wanita umumnya disebabkan oleh perkembangan masyarakat dan wilayah di lingkungan tempat tinggal mereka. Perubahan masyarakat tersebut dipacu oleh pertumbuhan ekonomi. Tentu perubahan tersebut akan berdampak pada perubahan sosial dan budayanya. Perkembangan ekonomi dan sosial menimbulkan disintegrasi pembagian kerja antar jender yang secara tradisional telah terbentuk sejak zaman dulu. Ini berarti para wanita tidak lagi hanya bertugas mengurus rumah tangga, namun juga membantu suami dalam memenuhi kebutuhan, bahkan tak jarang menjadi ujung tombak dalam pemenuhan kebutuhan ekonomi.

Di era modern sekarang kenyataan-kenyataan ini sering kita jumpai dimana-mana. Salah satu obyek kajian yang penulis kemukakan dalam hal ini adalah kegiatan para wanita di dermaga Tambaklorok Semarang. Keterlibatan kaum wanita di Tambaklorok sejalan dengan perkembangan masyarakat setempat. Partisipasi aktif mereka terlihat dalam berbagai kegiatan di sana seperti perdagangan dan pengolahan ikan serta perjualan kebutuhan sehari-hari di kampung setempat. Partisipasi aktif para wanita di dermaga Tambaklorok sudah muncul seiring dengan keberadaan komunitas nelayan itu.

Pada waktu melakukan observasi awal penulis merasa kagum mendapati banyaknya para wanita yang melakukan aktivitas di sekitar Pelabuhan Ikan Tambaklorok Semarang. Jumlah mereka bahkan lebih banyak dari pada kaum pria. Bermacam-macam kegiatan yang terjadi di sana mulai dari berdagang ikan, mengolah ikan dan aktivitas lain dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari yang mayoritas dilakukan oleh para wanita.

Kebijakan pemerintah Indonesia sejak tahun 1980 sangat berperan dalam menggerakkan perekonomian para nelayan karena pemerintah telah melarang pengoperasian kapal dengan pukat harimau (jaring *trawl*). Tentu hal ini disambut baik oleh para nelayan, karena telah memberi kesempatan lebih banyak kepada para nelayan kecil untuk mendapatkan tangkapan ikan lebih banyak. Bagi para nelayan kecil larangan itu tidak menimbulkan masalah, karena mereka telah mengembangkan alat penangkap ikan yang lebih sederhana, mudah dioperasikan serta cara

membuatnya relatif mudah dan murah, yakni disebut dengan *cotok* atau *arad*. Alat ini sebenarnya masih sejenis dengan pukat harimau tapi berukuran kecil. Penggunaan alat ini sebenarnya juga dilarang oleh pemerintah, akan tetapi selama ini penggunaan oleh para nelayan tidak ada teguran, mereka tetap menggunakannya.

Dengan adanya larangan terhadap pukat harimau berarti telah memberikan kesempatan terhadap peningkatan pendapatan para nelayan kecil. Meningkatnya hasil tangkapan nelayan berarti pula meningkatkan kegiatan perdagangan dan pengolahan ikan serta pemenuhan kebutuhan pokok rumah tangga sehari-hari yang dikelola oleh para wanita di sana. Sayangnya kekurangberdayaan koperasi sering dimanfaatkan oleh para nelayan bermodal besar. Mereka memberikan pinjaman modal tanpa bunga kepada para nelayan kecil tetapi dengan syarat semua hasil penangkapan harus dijual dengan pemodal itu dengan harga yang telah ditentukan.

Pada essay ini sengaja penulis memilih tema tentang aktivitas wanita. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan appresiasi kapada para wanita yang berstatus sebagai istri dan ibu rumah tangga, pendamping suami dan pengasuh anak. Namun mereka telah melampaui batas kewajibannya sebagai istri dan ibu, yakni sebagai pekerja yang membantu mencari nafkah dan banyak diantara mereka justru sebagai ujung tombak ekonomi keluarga.

Berdasarkan uraian pada latarbelakang di atas maka dapat dirumuskan beberapa masalah yakni 1) Bagamanakah peran dan kegiatan para wanita dalam bidang sosial ekonomi di sekitar dermaga Tambaklorok Semarang ? 2) Bagaimanakah dampak yang ditimbulkan dari peran dan aktivitas para wanita dalam bidang perekonomian masyarakat sekitar dermaga Tambaklorok Semarang ?

Adapun manfaat penyusunan essay ini adalah 1) Sebagai informasi kepada para pembaca tentang peran penting para wanita dalam menopang perekonomian keluarga dan masyarakat, yang pada akhirnya memotivasi agar terjadi apresiasi terhadap kaum wanita dalam kesetaraan gander di era global. 2) Sebagai informasi bagi pemerintah, khususnya Kementerian Koperasi, Usaha Kecil dan Menengah, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pemberdayaan Wanita dan Perlindungan Anak, Pemerintah Propinsi Jawa Tengah serta pemerintah Kota Semarang sebagai bahan informasi untuk pengambilan kebijakan terkait dengan pengentasan kemiskinan dan perlindungan kaum wanita di kalangan masyarakat nelayan. Sebagaimana diketahui bahwa Tambaklorok bukanlah sebuah pelabuhan yang fenomenal seperti halnya Tanjungmas atau Tanjungpriok Jakarta, namun hanya sebuah dermaga kampung yang kecil. Tapi dari dermaga itulah semua orang bisa mengetahui bagaimanakah wujud kemiskinan nelayan bahkan kemiskinan nelayan kota di Pantura Jawa Tengah.

Obyak Penelitian. Dalam penelitian ini penulis berusaha merekonstruksi gambaran kehidupan masyarakat Tambaklorok terutama kegiatan para wanitanya sejak kampung dermaga itu berdiri. Jadi obyek penelitian ditekankan pada sumber-sumber primer dan skunder yang didasarkan pada pengalaman dan kesaksian pelaku sejarah serta beberapa arsip dan buku yang dapat ditemukan. ***Waktu penelitian***. Waktu penelitian hanya dilakukan beberapa hari saja secara sporadis yakni sekitar bulan April 2016. ***Metodologi***. Dalam penelitian ini penulis menekankan pada empat langkah penelitian sejarah sesuai dengan pendapat Wasino (2007: 9), yakni heuristik (pengumpulan data/ sumber), verifikasi (seleksi sumber), interpretasi

(menafsirkan dan menerjemahkan sumber data) dan historiografi (penulisan laporan dalam bentuk karya tulis). Langkah ***heuristik*** dilakukan dengan mengumpulkan beberapa arsip, observasi terhadap lokasi dermaga Tambaklorok dan *interview* dengan beberapa narasumber sebagai pelaku/ saksi sejarah, yakni para nelayan dan terutama para ibu yang berprofesi sebagai pekerja dan pedagang ikan di sekitar TPI Desa Tambaklorok Semarang dengan dipadukan dengan beberapa studi pustaka atau referensi dari beberapa ahli. ***Verifikasi*** adalah penilaian terhadap data atau informasi yang didapatkan. Yakni pemeriksaan terhadap kebenaran informasi tentang sebuah peristiwa. Dengan demikian akan didapatkan data/ informasi yang sahih dan sesuai dengan materi penelitian. Berikutnya ***interpretasi***, maksudnya adalah kegiatan merangkai beberapa fakta yang didapatkan menjadi satu kesatuan yang harmonis dan logis. Dalam hal ini setiap kasus atau peristiwa yang didapat kemudian ditafsirkan dan diberikan pandangan teoritis. Yang terakhir ***historiografi*** atau penulisan merupakan tahap akhir dari sebuah penelitian. Dalam menulis tidak sekedar merangkai beberapa peristiwa menjadi sebuah diskripsi, tapi harus juga disampaikan suatu pemikiran melalui interpretasi berdasarkan fakta hasil penelitian.

B. Sejarah Tambaklorok Semarang

Pada awalnya daerah Tambaklorok merupakan rawa-rawa bibir pantai yang berbatasan langsung dengan laut. Sekitar tahun 1942 menjelang kedatangan bangsa Jepang ke Semarang didatangi oleh berbagai nelayan dari beberapa daerah, antara lain Wedung (Demak), Juwana dan Jepara. Pada mulanya kedatangan mereka hanya singgah untuk sementara sambil menunggu saat pulang ke daerahnya. Mereka menjadikan Tambaklorok untuk tempat berlabuh sementara karena tempatnya yang berupa teluk sehingga terbebas dari hempasan ombak. Mereka pada awalnya mendirikan gubug-gubung yang dibangun dengan kayu brayo yang banyak tumbuh disekitar pantai itu. Dari sumber lisan diketahui bahwa seorang bernama Sutho adalah seorang tokoh generasi awal yang membuka kampung Tambaklorok. Pada awalnya kampung ini disebut dengan Kalibanger (*banger* = bau busuk). Hal ini dikarenakan daerah ini dialiri air sungai limbah yang berbau busuk. Kemudian pada perkembangan berikutnya disebut dengan tambaklorok karena masyarakat selalu gagal ketika membendung air disekitar tambak. *Lorok* berarti longsor. Jadi tambaklorok berarti tambak yang bendungannya selalu longsor oleh hempasan air laut.

Pasca Proklamasi Kemerdekaan wilayah Tambaklorok semakin ramai didatangi oleh para nelayan dari daerah lain. Beberapa diantara mereka ada yang menetap di daerah ini sehingga jumlah penduduk semakin bertambah. Pada tahun1982 daerah Tambaklorok pernah bernama Tambakmulyo. Pemberian nama ini dengan maksud agar para nelayan di daerah ini mendapatkan peningkatan kesejahtraan. Namun menurut Bapak Sunarto (nelayan) nama Tambaklorok ini sudah terlanjur memasyarakat, sehingga menjadi penamaan umum warga masyarakat.

C. Kondisi Geografi Dermaga Tambaklorok Semarang

Pada tahun 1970 kampung Tambaklorok menjadi bagian dari kelurahan Rejomulyo, Kecamatan Semarang Utara. Rata-rata wilayah kelurahan ini dikatakan memiliki ketinggian yang sangat rendah sehingga sering dilanda banjir. Secara administratif batas-batas Kelurahan Rejomulyo adalah sebelah

utara adalah Laut Jawa, sebelah selatan adalah Kelurahan Mijen, sebelah timur adalah Kecamatan Genuk dan sebelah barat adalah Kelurahan Bandarharjo.

Selain sering terkena banjir daerah dermaga ikan Tambaklorok dapat dikatakan relatif sangat menguntungkan karena dekat dengan pusat ekonomi kota Semarang yakni Pasar Johar dan Pasar Ikan Sayangan di Terminal Bubakan serta Pasar Ikan di Kelurahan Rejomulyo sendiri. Pada tahun 1971 di Kelurahan Rejomulya hanya satu Rukun Kampung yaitu RK 8 saja yang ditermasuk wilayah Pelabuhan Ikan Tambaklorok. Namun tahun 1982 jumlahnya bertambah menjadi 2 RK. Kemudian pada tahun 1987 jumlah RW meningkat menjadi 4, yakni RW 13, 14, 15 dan 16 (Semarang Dalam Angka Tahun 1971,1977 dan 1982)

Berdasarkan angka statistik jumlah penduduk Tambaklorok selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, namun angka pasti belum diketahui. Penulis hanya bisa melihat dari data per Kelurahan Rejomulyo. Tahun 1990 diketahui bahwa jumlah penduduk Rejomulyo sekitar 21.875. Jumlah ini menggambarkan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi. Sejak tahun 1993 Tambaklorok menjadi wilayah Kelurahan Tanjungmas Kecamatan Semarang Utara.

D. Aktivitas Nelayan Tambaklorok

Jumlah penduduk Tambaklorok yang bekerja sebagai nelayan baik yang aktif maupun sambilan lebih dominan bila dibandingkan dengan profesi lainnya. Data kelurahan Tanjungmas tahun 1997 menunjukkan bahwa jumlah penduduk nelayan sebanyak 972 orang. Sedangkan pada tahun 2000 jumlah tersebut meningkat hingga menjadi 1.064 orang. Angka ini adalah perhitungan nelayan tetap belum termasuk yang sambilan. Menurut Pak Solikin (nelayan), pengertian nelayan sambilan adalah nelayan yang bekerja hanya pada musim ikan saja meskipun profesi mereka bukan nelayan. Sedangkan bila memasuki musim ikan sepi mereka lebih memilih sebagai buruh bangunan.

Berdasarkan data monografi Kelurahan Tanjungmas tahun 1997 dapat diketahui bahwa profesi sebagai nelayan ternyata menempati urutan ketiga setelah buruh bangunan dan buruh industri. Menurut Pak Surahman (nelayan) tentunya hal ini dapat dimaklumi karena daerah sekitar Kelurahan Tanjungmas merupakan daerah kawasan industri dan juga karena tingkat pendidikan yang umumya rendah jadi hanya memungkinkan bekerja di sektor itu termasuk nelayan. Berdasarkan Laporan Dinas Perikanan Kelautan Propinsi Jawa Tengah tahun 1970 dan Laporan KUD Usaha Mina tahun 1978-1980 maka dapat diketahui bahwa jumlah nelayan di Tambaklorok mengalami naik turun dari tahun ke tahun. Pada tahun 1970 jumlah nelayan sebanyak 230 dan pada tahun 1974 meningkat menjadi 605. Lonjakan ini disebabkan adanya modernisasi dalam bidang perikanan dimana Tembaklorok ditetapkan sebagai Unit Desa Nelayan. Realisasi dari hal itu diwujudkan dalam bentuk pembentukan KUD, TPI, pemukiman nelayan dan sebagainya. Kondisi demikian menyebabkan banyak nelayan dari luar daerah yang pindah ke Tambaklorok.

Pada tahun 1975 terjadi penurunan jumlah nelayan Tambaklorok karena beroperasinya kapal pukat harimau di perairan Indonesia, sehingga banyak nelayan Tambaklorok yang bekerja di kapal-kapal pukat harimau sebagai ABK. Selain itu dengan beroperasinya kapal pukat harimau yang daya tangkap daya muatnya lebih besar maka mereka kalah bersaing dan pendapatannya menjadi menurun. Tahun 1980

operasi kapal pukat harimau dilarang oleh pemerintah sehingga aktivitas nelayan menjadi meningkat kembali. Tahun 1985-1987 jumlah nelayan Tambaklorok menjadi menurun karena banyak diantara mereka beralih profesi menjadi tenaga buruh bangunan, karena pada saat itu bersamaan dengan pembangunan PLTU Indonesia Power di sebelah kampung Tambaklorok yang membutuhkan banyak buruh bangunan.

Pembagian tugas pekerjaan secara umum dalam masyarakat Tambaklorok dapat dibagi menjadi dua jenis, yakni berdasarkan usia dan jenis kelamin. Suami berperan sebagai kepala rumah tangga yang bertanggungjawab menghidupi keluarga. Sedangkan peran para istri nelayan tergantung pada situasi dan kondisinya masing-masing. Ada istri nelayan yang bekerja sebagai pedagang ikan di pasar, baik ikan segar maupun ikan olahan, menjual ikan tangkapan sendiri dari suaminya, bekerja sebagai buruh pengupas udang dan rajungan atau berjualan di kios belanja yang menjual kebutuhan pokok sehari-hari. Mereka menjalankan usahanya di rumah atau pasar setempat yang letaknya tak jauh dari Tempat Pelelangan Ikan dan biasanya dibantu oleh anak perempuannya untuk menjaga kios dan melayani pembeli.

Pedagang ikan yang didominasi oleh para wanita terdiri dari empat kriteria, yakni 1) Pedagang eceran atau *bakul* emberan. 2) *Bakul* besar atau agen pengepul untuk pabrik. 3) Kegiatan mengolah ikan, yakni kegiatan memanfaatkan ikan yang tidak laku dijual untuk dikeringkan kemudian dijadikan campuran pembutan terasi dan 4) adalah kegiatan pembuatan ikan asin dan pemanggangan. Selain itu para isteri nelayan juga memiliki aktivitas lainnya disaat-saat waktu luang, yakni menerima order untuk memperbaiki jaring yang rusak. Pekerjaan ini sering disebut dengan *ngitengi.*

Aktivitas lelang di TPI Tambaklorok tidak lepas dari peran para kuli bongkar (KB) atau biasa disebut *manol.* Sebagian dari mereka adalah juga para wanita yang bekerja bersama suami mereka. Sudah menjadi kebiasaan setiap perahu yang berlabuh kegiatan menurunkan hasil tangkapan harus dilakukan oleh KB. Upah para KB berupa ikan berdasarkan kesepakatan antara mereka dengan nelayan pemilik kapal. Setiap KB biasanya mengangkut tong-tong ikan dari pelabuhan ke TPI dengan gerobak. Diatas gerobak biasanya terdapat anak lelaki yang disebut *alang-alang*. Aktivitas KB selalu tidak lepas dari *alang-alang* yang selalu memungut ikan yang tercecer, bahkan tidak jarang dari mereka meminta ikan kepada nelayan untuk *lawuhan* (lauk) di rumah. Namun demikian kalau jumlah ikan yang terkumpul bagitu banyak tidak jarang malah dijual kepada *bakul emberan* di pasar ikan setempat. Kebanyakan nelayan tidak keberatan dengan aktivitas *alang-alang* karena mereka para nelayan sewaktu kecilnya juga menjadi *alang-alang*. Jadi hal itu sudah menjadi tradisi.

Menurut Pak Subowo, Ketua RW 04 nelayan di Tambaklorok tidak semuanya memiliki kapal. Banyak diantara mereka menjadi buruh dengan menjalankan perahu milik juragan. Pembagian hasilnya adalah setelah dipotong dengan biaya operasional maka dibagi *maro.* Artinya masing-masing mendapatkan setengah bagian. Nelayan yang ingin memiliki perahu sendiri tetapi tidak memiliki modal maka biasanya miminta pada pengijon (mereka tidak mau disebut riba dan lebih mengarah kepada bagi hasil). Para pengijon membelikan perahu kepada para nelayan yang pembayarannya diangsur tiap bulan.

Nelayan di perkampungan Tambaklorok dapat dikategorikan sebagai masyarakat pesisir yang identik dengan perkotaan. Hal ini dikarenakan letak geografisnya yang berada di jantung kota Semarang. Namun karena faktor SDM dan penguasaan teknologi yang rendah, maka masyarakat tersebut identik dengan

kemiskinan. Pada tahun 1974 pemerintah membuat kebijakan tentang Revolusi Biru dengan memodernisasi bidang perikanan yang salah satunya bertujuan meningkatkan kehidupan para nelayan. Maka berdasarkan keputusan Walikota tanggal 26 Desember 1974 Tambaklorok akhirnya terpilih sebagai Unit Desa Nelayan (UDN). Kemudian keputusan itu diperkuat lagi dengan SK Gubernur KDH Tk. I Jawa Tengah tanggal 12 Mei 1975. Maka sejak itu berbagai bantuanpun digulirkan, mulai pembangunan 15 unit rumah nelayan, bantuan dua unit kapal *purseseine* Pati Unus I dan II serta mesin motor untuk perahu dan kredit pinjaman lunak. Keputusan tersebut mengamanatkan bahwa untuk menjadi UDN maka harus dilengkapi dengan berbagai sarana, antara lain Tempat Pelelangan Ikan (TPI), dermaga pendaratan ikan, Penyuluhan Perikanan Lapangan, Lembaga Perkreditan serta KUD yang berfungsi melaksanakan pengelolaan dan pemasaran hasil produksi perikanan. Usaha pemerintah ini tentu berdampak pada peningkatan pendapatan para nelayan Tambaklorok.

E. Faktor Pendorong Aktivitas Para Wanita Di Tambaklorok

Pembangunan secara menyuluh menuntut peran serta laki-laki dan perempun dalam segala bidang. Perempuan memiliki hak dan kewajiban yang sama dalam pembangunan. Menurut Handuni (1994:23) partisi perempuan secara umum dapat dikategorikan menjadi dua, yakni tradisi dan transisi. secara tradisi meliputi peran perempuan sebagai istri dan ibu rumah tangga dan secara transisi mencakup peran wanita sebagai anggota masyarakat, pekerja dan masyarakat pembangunan. Secara umum peran wanita dalam masyarakat nelayan ada 3 jenis, yakni 1) para wanita yang bekerja disektor perikanan dan di luar perikanan. Di sektor perikanan mereka bekerja sebagai *pengamba'* (pedagang ikan besar), *bijjhah* (pedagang ikan di luar desa pesisir), pemindang ikan, pengasap ikan, budidaya rumput laut dan pengawal pengiriman ikan ke luar daerah. Adapun pekerjaan di luar sektor perikanan misalnya sebagai pemilik warung, penjahit, pencuci baju dan ternak hewan. 2) Sebagai pengelola keuangan keluarga, yakni untuk mengatur keuangan keluarga, perbekalan nelayan dan kepentingan bermasyarakat. 3) mendidik dan mengasuh anak. Dengan demikian mereka dapat dikatakan berperan aktif secara tradisi dan transisi. Hal seperti ini juga dilakukan oleh para wanita di Tambaklorok. Terdapat empat faktor yang mendorong aktivitas para wanita di Tambaklorok. Yakni 1) faktor ekonomi, 2) faktor meraih status sosial, 3) mengisi waktu luang dan 4) kebiasaan turun menurun.

Faktor ekonomi. Sebagaimana disampaikan Kusnadi (2006:79) Faktor paling utama wanita nelayan pesisir bekerja mencari nafkah penghasilan adalah untuk menunjang pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari karena pendapatan suami dalam kegiatan nelayan kurang mencukupi. Pekerjaan nelayan sangat tergantung pada oleh irama musim, iklim, kapasitas sarana penangkapan dan keberuntungan. Dengan demikian sifat dan penghasilan nelayan menjadi spekulatif, fluktuatif dan tidak pasti. Kondisi penghasilan yang demikianlah yang menjadi alasan kuat para istri nelayan untuk ikut bekerja mengatasi kesulitan ekonomi rumah tangga. Hal ini dilakukan atas kesadaran dan kemauan sendiri, tanpa paksaan dan tentuanya dengan seijin suami.

Ibu Suwaidah seorang pedagang ikan menceritakan bahwa pada awalnya dia ikut bekerja karena terdesak oleh kebutuhan ekonomi keluarga. Pada saat itu tahun 1985 setelah anaknya lahir jumlah kebutuhan menjadi meningkat. Karena sang suami hanya seorang nelayan kecil yang perahunya dibeli dari pinjaman seorang pedagang pengepul. Akibatnya hasil tangkapan suaminya harus dijual dengan pedagang tersebut dengan harga murah. Disamping itu alasan lain yang mengharuskan dijual kepada *bakul* karena kurang memenuhi standar pabrik. Ia memilih berdagang ikan di

pasar karena keterbatasan kemampuan yang dimiliki. Dia hanya lulusan SD jadi tidak memungkinkan bekerja di sektor formal.

Faktor meraih status sosial. Ibu Siti Zulaikhah seorang pedagang ikan menjelaskan pada kenyataannya hasil dari pekerjaan tidak hanya untuk mencukupi kebutuhan primer saja, namun juga kebutuhan lainya seperti pendidikan anak, kesehatan, kendaraan, perhiasan, perabot rumah dan kebutuhan sosial lainnya. Status sosial didasarkan pada jumlah kepemilikan atas kekayaan, sehingga mereka berlomba untuk memperolehnya. Maka salah satu cara untuk mendapatkannya adalah harus bekerjasama antara suami dan isteri. Salah satu contoh keberhasilan wanita nelayan dalam bekerja diceritakan oleh ibu Asropah. Sejak menikah dia telah berdagang ikan ke Solo, Magelang, Yogyakarta dan Magelang. Kini wanita itu telah memiliki rumah bagus, mobil, perhiasan, perabot dan bahkan telah mampu beribah haji. Keadaan ini membuat keluarganya dipandang sebagai keluarga mampu dan terhormat di lingkungan tempat tinggalnya.

Faktor mengisi waktu luang. Kusnadi (2006:77) menjelaskan bahwa pembagian kerja dalam keluarga nelayan telah menempatkan sang suami sebagai "raja" di lautan dan isteri sebagai "ratu" di daratan. Dengan demikian para wanita nelayan memiliki kesempatan yang seluas-luasnya untuk beraktivitas dalam kegiatan sosial ekonomi. Bagi para wanita Tambaklorok aktivitas pekerjaan di sektor publik tentu menyesuaikan dengan perannya secara tradisional, yakni mengurus rumahtangga. Umumnya sebagian besar dari mereka berpendidikan sangat rendah sehingga tidak bisa mendapatkan pekerjaan formal. Semula waktu luang mereka dihabiskan untuk bercengkerama dengan keluarga sambil menunggu suami pulang di sore hari. Namun kebiasaan itu tidak selamanya menyenangkan. Maka untuk mengatasi masalah ini digunakan untuk bekarja.

Faktor kebiasaan turun menurun. Struktur sosial masyarakat pesisir telah menempatkan para wanita dalam posisi yang sangat khas. Masyarakat pesisir telah menempatkan wanita sebagai kontributor penting dalam dinamika ekonomi pesisir. Keikutsertaan para wanita dalam ekonomi publik di Tambaklorok sudah ada seiring dengan munculnya masyarakat itu sendiri. Wanita Tambaklorok umumnya menuruni jiwa usaha dari ibu-ibu mereka yang sudah bekerja sejak zaman dulu. Mereka bekerja di sektor publik seperti pedagang ikan, warung kelontong, pengolahan ikan, buruh pengupas udang dan rajuangan dan sebagainya. Tentu aktivitas ini bukan sesuatu yang baru karena umumnya mereka telah dilatih sejak kecil oleh orang tua mereka.

F. Aktivitas Para Wanita Dalam Perekonomian Tambaklorok

Aktivitas para wanita dalam perekonomian di Tambaklorok dapat kelompokkan menjadi 4 perode, yakni 1) era sebelum tahun 1973, 2) era motorisasi (tahun 1974-1980), 3) era beroperasinya cantrang, seine sampai mini trowl (tahun 1980-1990) dan 4) *Era meluasnya jaring arad dan melemahnya TPI (tahun 1990-2000)*.

Era sebelum tahun 1973. Pada era ini para nelayan mayoritas masih menggunakan perahu layar. Faktor penting yang mempengaruhi usaha nelayan adalah faktor teknologi, ketersediaan modal dan pemasaran hasil produksi. Keberadaan komunitas nelayan tak dapat dipisahkan dengan jaringan perdagangan yang dijalankan oleh para bakul ikan. Sektor perdagangan ikan di Tambaklorok terbuka untuk siapa saja tanpa memberikan persyarakatan apapun, seperti pendidikan. Kebanyakan bakul ikan di Tambaklorok berpendidikan rendah, rata-rata tamatan SD dan jarang yang lulusan SLTP. Ada beberapa bakul yang tidak lulus sekolah bahkan tidak mampu membaca dan menulis. Faktor lingkungan sosial membentuk mereka menjajaki dunia penuh dengan persaingan tersebut. Dengan

demikian syarat utama menjadi bakul ikan adalah memiliki keulatan dan mampu bekerja keras.

Pada awal tahun 1970-an pedagang ikan di Tambaklorok terbagi menjadi dua kategori, yakni bakul kecil (pengecer) dan bakul besar (penampung). Pertama, pedagang pengecer adalah adalah para penjual ikan disekitar TPI Tambaklorok. Mereka mendapatkan hasil laut lainnya dari nelayan atau *alang-alang*.Terkadang kalau mereka memiliki modal lebih mereka ikut melelang di TPI. Ada kalanya bakul membawa dulu hasil tangkapan nelayan dengan perjanjian harga dimuka yang sering disebut *ngalap nyaur*. Sistem ini bisa saja merugikan pihak bakul karena apabila harga tiba-tiba turun maka nelayan tidak mau tahu, risiko tetap harus ditanggung oleh bakul. Pedagang pengecer umumnya didominasi wanita setempat. Selain menjual ikan basah mereka juga menjual ikan olahan seperti ikan asap, *gereh* (ikan asin). Para pedagang pengecer ini mulai menggelar dagangannya di dekat TPI Tambaklorok sekitar jam-jam tertentu, yakni sekitar pukul 07.00-09.00 dan 16.00-18.00 sore yang disesuaikan dengan jadwal kepulangan nelayan dan lelang di TPI. Kedua, Pedagang ikan menengah (penampung). Menurut Bu Asropah yang dimaksud kelompok ini adalah pedagang besar atau bakul penampung yang umumnya mempunyai nelayan-nelayan sendiri. Mereka merupakan pedagang lokal dan ada juga dari luar seperti Sayung, Genuk dan Wedung. Selepas nelayan pulang para istri nelayan segera menyetor hasil tangkapan suaminya ke bakul-bakul penampung. Hubungan keduanya dijalankan dengan konsep *patron-client*, yakni antar mereka sama-sama bergantung. Ikan dan hasil tangkapan nelayan yang disetorkan pada bakul akan disortir sesuai jenis, ukuran dan kualitasnya. Khusus untuk udang yang berkualitas bagus akan disetorkan pada agen-agen pengepul atau dijual di kota Semarang. Pada saat itu yakni Pasar Ikan Sayangan Lama atau Pasar Pathok yang bertempat di Jalan Sayangan (sekarang Jalan Ronggowarsito).

Menurut ibu Tumirah (pengrajin terasi) industri pengolahan ikan di Tambaklorok juga memegang peranan penting dalam perekonomian masyarakat setempat. Sebab sampai tahun 1973 bahan baku industri tidak hanya menampung hasil lokal tetapi terkadang mendatangkan dari luar, terutama ketika hasil tangkapan sedang menurun. Sehingga dengan demikian perekonomian tetap berjalan. Masalah pemasaran tidak mengalami kendala karena pasar kongsi Tambaklorok sudah dikenal sebagai pusat produk olahan ikan laut. Sehingga banyak para pedagang yang datang untuk *kulakan* (membeli untuk dijual kembali) di Tambaklorok. Produk tersebut kemudian dijual kembali ke seluruh pasar-pasar di Semarang dan sekitarnya.

Era Motorisasi (tahun 1974-1980). Modernisasi adalah suatu bentuk perubahan sosial yang terarah dan didasarkan pada perencanaan. Modernisasi dalam bidang perikanan diwujudkan dengan program motorisasi dan perubahan alat tangkap yang canggih. Modernisasi di Tambaklorok pada tahun 1974 menyebabkan meningkatnya jumlah tangkapan nelayan setempat. Akibatnya usaha dagang dan pengolahan ikan para wanita Tambaklorok juga meningkat. Bahkan menurut penuturan Bu Rusminah (pedagang ikan) melalui KUD para pedagang ikan memasarkan hasil tangkapan nelayan ke beberapa perusahaan *cold storage* seperti PT Semarang coldstorage & Industry dan PT Central Java Marine. Produksi ikan yang melimpah juga menguntungkan bagi usaha pengolahan ikan yang mendapat pesanan dari berbagai kota seperti Yogyakarta, Temanggung, Sragen, Muntilan dan Wonosobo. Maka berdasarkan penuturan tersebut dapat disimpulkan bahwa pada periode ini modernisasi perikanan berdampak pada jumlah tangkapan ikan yang meningkat dan para pedagang mulai merintis hubungan dagang dengan daerah lain.

Era beroperasinya cantrang, seine sampai mini trowl (tahun 1980-1990). Setelah penghapusan jaring trawl 1980 sebagian besar perahu *purseseine* (pukat kantong) maupun *cantrang* yang beroperasi melewati perairan Semarang melelang hasil tangkapan di TPI Tambaklorok. Menurut Pak Suwondo (nelayan) banyak sekali nelayan luar yang tinggal untuk sementara dan akan kembali dengan membawa banyak uang. Kedatangan nelayan dari luar membawa berkah tersendiri karena keberadaan mereka telah memberikan penghidupan bagi beberapa komponen masyarakat seperti *bakul* ikan, usaha pengolahan ikan, *alang alang*, kuli bongkar dan petugas TPI sendiri. Selain para nelayan luar yang mondok di rumah-rumah memberikan pemasukan bagi masyarakat Tambaklorok. Para *bakul* ikan baik besar maupun kecil juga diuntungkan karena mereka juga menjual hasil tangkapannya kepada mereka. Para nelayan luar hanya menetap untuk sementara di Tambaklorok pada saat musim ikan saja dan kembali ke daerahnya pada saat musim barat. Namun ada juga nelayan luar itu datang hanya untuk melelang ikan di TPI dan setelah mendapatkan hasil mereka langsung pulang tanpa menginap di Tambaklorok. Tahun 1980-1990 dapat dikatakan masa pertumbuhan aktivitas wanita Tambaklorok. Setelah jaring *trowl* dilarang aktivitas kenelayanan semakin bergairah. Hal ini otomatis berdampak pada aktivitas para wanita. Pada periode ini juga para wanita berkesempatan untuk mengumpulkan modal. Ibu Asropah menuturkan bahwa era tahun 1985 sampai beberapa tahun kemudian adalah titik awal dia mengembangkan usaha. Sebelumnya dia hanya pedagang kecil yang menjual tangkapan suaminya. Namun seiring dengan meningkatnya hasil tangkapan warga maka usahanyapun berkembang pesat.

Era meluasnya jaring arad dan melemahnya TPI (tahun 1990-2000). Memasuki tahun 1990 secara menyeluruh jaring *arad* (*trawl* mini) secara menyeluruh digunakan oleh nelayan Tambaklorok dan tidak ada teguran dari pemerintah. Sebenarnya larangan penggunaan *trawl* telah ada sejak tahun 1980. Peraturan ini mengharuskan pengusaha menggantikan alat mereka dengan alat tangkap lain yang memenuhi beberapa persyaratan sehingga tetap memberi keuntungan (Widodo, 2005:160). Dengan demikian banyak pengusaha berlomba-lomba untuk memanfaatkan *purseseine* dan *gillnet* untuk mengembangkan usaha perikanan. Sayangnya nelayan Tambaklorok tetap menggunakan *cotok* dan *arad* dalam usaha penangkapan ikan sehari-hari. Perkembangan nelayan Tambaklorok sesungguhnya sangat berkaitan dengan keberadaan TPI. Melalui TPI diharapkan dapat membantu nelayan dalam menjaga kestabilan harga ikan melalui sistem lelangan yang bersih dari manipulatif. Memasuki tahun 1990an sebagian besar nelayan Tambaklorok terutama nelayan *soppek* tidak melelangkan hasil tangkapannya di TPI dan memilih menyetorkan langsung kepada *bakul* atau menjualnya langsung ke pasar setempat. Hal ini disebabkan karena banyak kuli-kuli bongkar yang meminta imbalan dengan unsur pemerasan sehingga dirasa merugikan para nelayan. Selain itu mereka harus merelakan sebagian hasil tangkapannya untuk diambil petugas lelang yang kemudian dikenal dengan istilah *jimpitan*. Pungutan itu sudah dikeluhkan sejak tahun 1987. Pungutan tersebut dirasa merugikan nelayan Tambaklorok yang juga menerima potongan 5 % secara resmi setiap kali melelangkan hasil tangkapan di TPI. Selanjutnya pendangkalan sungai Banjirkanal Timur juga mempersulit pendaratan kapal *perseseine* ke dermaga TPI Tambaklorok. Pendangkalan ini disebabkan pembelokan sungai tersebut yang menjauh dari areal pelabuhan pada tahun 1985. Kesulitan berlabuh juga diperparah oleh pembangunan rumah-rumah penduduk yang menjorok ke perairan sehingga sungai menjadi sempit dan menggangu kapal lewat, terutama kapal-kapal berukuran

besar. Disisi lain tidak sedikit dari nelayan setempat yang mengalami ketergantungan dengan para bakul besar sehingga tercipta hubungan *patron-clein* yang dibungkus dengan kekeluargaan. Sehingga mereka cukup berhubungan dengan bakul besar daripada TPI. Uniknya, para nelayan Tambaklorok tidak merasa dirugikan dengan hubungan ekonomi tersebut, mengingat banyaknya jasa yang yang telah diberikan oleh para bakul terutama pada masa *paceklik*. Semakin sedikit nelayan yang melelang ikan tangkapannya di TPI maka semakin lesu pula perdagangan ikan di Tambaklorok. Dengan melemahnya aktivitas TPI berarti telah meningkatkan aktifitas para wanita karena memberi peran lebih pada para wanita dalam perdagangan dan pengolahan ikan.

Setelah mengalami penurunan hasil pasca dihapuskannya *trawl* pada tahun 1980 usaha mengolahan ikan Tambaklorok kembali bergairah semenjak tahun 1990-an. Perubahan yang menonjol terjadi ketika Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kodya Semarang pada tahun 1993 melakukan survei dan menemukan potensi wanita nelayan Tambaklorok yang bisa dikembangkan lebih lanjut. Tanggal 15 Januari 1993 dibentuk Kelompok Usaha Bersama Mina Karya yang diketuai oleh Ibu Tumirah. Unit usaha yang bernaung di bawah KUB Mina Karya yaitu pembuatan terasi, petis, abon ikan, kupas udang, tepung ikan dan pengasinan ikan. Pemerintah Kotamadya Semarang terus melakukan pendampingan, penyuluhan dan pemberian bantuan peralatan usaha. KUB Mina Karya juga telah mengikuti bagi pengusaha makanan dan minuman industri rumahtangga dengan harapan hasil produksi kelompok tersebut dapat higenis dan sehat. Pengolahan terasi yang tergabung dalam KUB Mina Karya mengambil bahan baku udang rebon dari nelayan setempat. Namun ketika persediaan dari nelayan setempat berkurang maka bahan baku dipesan dari luar daerah seperti Kendal, Cirebon, Cilacap, Madura, Rembang dan sebagainya. Terasi Tambaklorok mempunya tiga tingkatan, yakni 1) terasi kualitas unggul berbahan baku udang rebon murni sehingga harga jualnya tinggi. 2) terasi kualitas sedang berbahan baku campuran antara rebon dengan ikan. Sadangkan yang 3) terasi kulitas rendah, yaitu terasi yang berbahan baku campuran rebon, udang dan dominan ikan-ikan yang tidak laku dijual. Harga terasi mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Kenaikan itu disebabkan kenaikan harga bahan baku utama yakni rebon.

Selain KUB Mina Karya pada tanggal 1 Juni 1999 Dinas Perikanan dan Kelautan Kota Semarang juga membentuk KUB baru yang diberi nama KUB Mina Asri. Data tertulis menunjukkan bahwa KUB itu beranggotakan 25 perempuan pengolah ikan panggang dan 3 orang pengolah bandeng presto. Secara bergantian tiap anggota mendapatkan bantuan modal sebesar Rp 400 ribu yang akan diangsur selama 10 bulan.

G. Dampak Aktivitas Para Wanita Di Tambaklorok

Peran dan sumbangan wanita keluarga nelayan Tambaklorok yang bekerja disektor perikanan cukup besar bagi kelanjutan perekonomian setempat. Wanita Tambaklorok yang menyandang peran domestik dan peran publik tidak dapat dikesampingkan. Keterlibatan mereka memberikan pengaruh yang signifikan baik dalam lingkup keluarga maupun lingkup publik. Konsekuensi dari keterlibatan perempuan dalam menjalankan peranannya tersebut mendatangkan beberapa dampak diantaranya adalah 1) peningkatan taraf hidup keluarga, 2) perluasan lapangan kerja, 3) perubahan pendangan masyarakat, 4) perubahan pola pembagian kerja, 5) perubahan pengambilan keputusan dan 5) peningkatan kualitas sumber daya manusia.

Peningkatan taraf hidup keluarga. Penyebab utama wanita pesisir bekerja mencari penghasilan adalah untuk menjunjung pemenuhan kebutuhan sehari-hari karena pendapat suami tidak mencukupi untuk memenuhi kebutuhan keluarga.

kondisi ini menjadi alasan sangat kuat bagi para isteri nelayan untuk bekerja mengatasi kesulitan ekonomi rumah tangga. Pada masa-masa sulit seperti pada musim barat menyebabkan banyak para nelayan tidak berani bekerja. Saat cuaca buruk para nelayan merasakan kesulitan ekonomi. Namun pada keluarga yang istrinya berdagang atau terjun dalam usaha pengolahan ikan beban ekonomi itu dapat diatasi. Keterlibatan para wanita dalam mencari penghasilan dapat dilihat dari kualitas dan kuantitas keluarga yang bersangkutan. Selain bisa mengatasi masa-masa sulit disaat suami tidak melaut, keterlibatan wanita juga bisa diandalkan untuk menutupi kebutuhan sehari-hari, seperti pendidikan, kesehatan dan dana sosial yang tak terduga. Sebuah kisah diperolah dari seorang nelayan kecil bernama Bapak Suwarno. Berkat kerjasamanya dengan istrinya yang membuka usaha pengolahan terasi maka ia berhasil mencukupi seluruh kebutuhan hidupnya seperti membeli sembako, membangun rumah, membeli perabotan dan bahkan menyekolahkan anak pertama mereka di sebuah universitas swasta. Padahal duhulunya Suwarno hanya nelayan pendatang yang tidak punya apa-apa pada saat pertama kali datang di Tambaklorok.

Perluasan peluang pekerjaan. Perkembangan perdagangan dan pengolahan ikan di Tambaklorok pada kurun waktu 1970 sampai dengan 2000 telah membuka lapangan pekerjaan untuk kaum wanita bahkan kaum laki-laki. Usaha pengolahan ikan seperti pembuatan terasi dan ikan panggang membutuhakan banyak tenaga kerja. Seiring dengan meningkatnya jumlah pesanan maka setiap unit usaha membutuhkan tenaga kerja yang diambil dari ibu-ibu rumahtangga setempat. Di Tambaklorok ada sebuah gang dimana yang hampir semua ibu-ibunya bergelut dalam bidang pemanggangan ikan. Banyaknya unit pemenggangan ikan di sana mengakibatkan gang tersebut mendapat julukan sebagai gang panggang. Aktivitas ekonomi para wanita Tambaklorok antara tahun 1979-2000 telah memberikan lapangan pekerjaan terutama untuk para ibu rumah tangga. Data tertulis tidak menyebutkan jumlah keseluruhan dari wanita produktif yang terlibat aktif dalam kegiatan ekonomi di Tambaklorok. Namun berdasarkan data jumlah nelayan tahun 1999 sebesar 1.048 maka diperkirakan jumlah wanita di Tambak lorok sama yakni 1.048. Meraka adalah para istri-istri nelayan yang melaut. Sedangkan para wanita yang tergabung dalam kelompok usaha pengolahan ikan maka terdapat 212 orang wanita. Dengan demikian pada tahun 1999 aktivitas pengolahan ikan di Tambaklorok menyerap tanaga kerja wanita sebesar 20 %. Perhitungan ini belum termasuk para wanita yang bergerak dalam perdagangan ikan. Pada kegiatan perdagangan ikan, udang dan rajungan berskala besar juga membutuhkan banyak tenaga kerja wanita untuk melakukan panggaraman dan pengepakan. Jumlah partisipasi wanita di luar pengolahan ikan diperkirakan mencapai 10 %. Jadi total semuanya adalah 30 %. Selain itu tidak kalah penting adalah terbukanya jasa transportasi dari dermaga Tambalorok ke pusat-pusat perdagangan ikan baik di dalam kota Semarang maupun luar kota, termasuk angkutan ke perusahaan-perusahaan pengolahan ikan. Umumnya para pedagang menyewa becak, truk atau *pick up* untuk mengangkut hasil tangkapan nelayan dan olahannya.

Perubahan pandangan masyarakat. Perkembangan peran wanita dalam perekonomian masyarakat Tambaklorok membawa perubahan pandangan di masyarakat. Adanya anggapan dalam masyarakat Jawa bahwa " *wong wedok bisone mung ning buri*" tidak berlaku lagi pada masyarakat Tambaklorok, karena kaum wanita dapat berperan aktif dalam perekonomian masyarakat setempat melalui usaha perdagangan dan pengolahan ikan. Para istri bahkan dapat membantu suami untuk mencari tambahan penghasilan guna mempertahankan eksistensi keluarga. Pandangan terhadap para wanita yang gemar bergerombol dan bergunjing secara perlahan telah

hilang karena waktu mereka dihabiskan dalam berbagai kegiatan, di luar tugas pokok sebagai ibu rumahtangga. Sebagai contoh dikemukakan oleh Bapak Suwondo, bahwa wanita yang mengeloh ikan panggang harus membeli ikan dari Pasar Ikan Kobong yang jaraknya sekitar lima kilometer dari tempat tinggalnya. Kegiatan ini ketika hasil tangkapan ikan nelayan tidak mencukupi. Pengolahan ikan panggang harus meninggalkan rumah pukul 03.00 dini hari. Aktivitas ini menjadi pandangan umum yang sudah lazim di perkampungan Tambaklorok. Tidak ada anggapan miring yang menyertai yang menyertai aktivitas para wanita tersebut karena sudah terjadi puluhan tahun yang lalu. Selanjutnya pernyataan senada dikemukakan oleh Ibu Khotijah. Baginya pergi setiap dini hari sudah menjadi kebiasaan setiap hari. Setiap pagi selepas subuh harus mencari bahan baku untuk membuat ikan panggang di Pasar Kobong, terutama pada saat jumlah pesanan di luar kota meningkat dan hasil para nelayan tidak mencukupi untuk diolah. Para tentangga tidak pernah mempermasalahkan aktivitas Ibu Khotijah karena sudah menjadi kebiasaan umum di masyarakat.

Perubahan pola pembagian kerja. Di dalam masyarakat Jawa umumnya kedudukan wanita sangat berbeda dengan kaum laki-laki. Peran wanita dalam keluarga berkisar pada pekerjaan rumah tangga seperti memasak, mencuci, mengasuh anak dan sebagainya. Selanjutnya suami berkewajiban mencari nafkah karena mendapat posisi yang lebih dalam rumah tangga. Meningkatnya kedudukan wanita tidak lagi sekedar sebagai ibu rumah tangga saja, namun berdampak dalam perekonomian keluarga. Wanita pekerja mendapatkan pendapatan sendiri maka tidak lagi tergantung pada suami ketika harus mengambil keputusan dalam berekonomi, misalnya membeli barang kebutuhan rumah. Secara umum dalam masyarakat Tambaklorok para wanita memegang peranan yang sangat penting dalam menjaga kelangsungan rumahtangga. Mereka selain bertanggangjawab mengurus rumah juga harus membantu pekerjaan suami dan terlibat secara aktif dalam mencari nafkah. Peran para wanita yang paling umum adalah menjualkan hasil tangkapan ikan suaminya. Nelayan yang enggan melelangkan ikan di TPI setelah pulang melaut mereka menyerahkan hasil ikan kepada istrinya untuk dijual kepada bakul ikan atau agen pengepul. Keterlibatan para istri ini semakin marak ketika aktivitas TPI semakin sepi antara 1990-2000. Nelayan yang keberatan dengan sistem *jimpitan* lebih percaya pada istrinya untuk menjual hasil tangkapannya kepada *bakul* pengepul atau pasar ikan setempat.

Perubahan pengambilan keputusan. Saat ini masih ada anggapan bahwa wanita tidak mempunyai peran dalam pengambilan keputusan, baik di luar maupun di dalam berumahtangga. Berdasarkan norma yang berlaku pada kebanyakan masyarakat Jawa kewenangan pengambilan keputusan ada pada suami. Hal tersebut tentu tidak dapat dipungkiri karena tampak nyata dalam kehidupan masyarakat Jawa. Kondisi seperti keadaan di atas tidak mutlak berlaku pada masyarakat era global sekarang ini. Di era sekarang para istri cenderung memiliki kewenangan yang sama dengan suami. Menurut Rosaldo (1981:88) ada beberapa faktor yang mempengaruhi peranan wanita dalam pengambilan keputusan, yaitu faktor ekonomi, proses sosialisasi, pendidikan, latar belakang perkawinan, kedudukan dalam masyarakat dan pengaruh luar lainnya.

Pernyataan itu sesuai dengan kondisi yang terjadi pada masyarakat Tambaklorok. Mayoritas wanita di Tambaklorok tidak memiliki pendidikan yang tinggi, namun mereka memiliki kedudukan yang tinggi di masyarakat karena faktor kepemilikan modal dan harta benda. Keadaan ini menyebabkan mereka mempunyai peran dalam pengambilan keputusan baik dalam lingkup keluarga maupun masyarakat. Ibu Mukrotun menceritakan bahwa sejak ia bekerja dan memiliki

penghasilan sendiri maka tidak perlu menunggu suami untuk membeli kebutuhan rumah tangga yang sifatnya kecil, misalnya sembako. Ibu Mukrotun juga tidak lagi merasa sungkan atau *ewuh* bila ingin menggunakan penghasilannya untuk menengok orang tuanya atau membantu keluarganya yang membutuhkan, meskipun akhirnya diberitahukan kepada suami.

Selanjutnya Ibu Khotijah memberikan pengalamannya yang lebih arif. Meskipun tidak selalu menggantungkan pada suami namun ia selalu bermusyawarah pada suami untuk mengambil keputusannya. Hal ini dikarenakan kedua belah pihak punya andil sepadan dalam sosial ekonomi. Kekompakan suami harus dijaga untuk mengembangkan sikap demokratis dan menjaga keharmonisan dalam keluarga.

Maka berdasarkan penuturan-penuturan tersebut dapat disimpulkan bahwa wanita yang memiliki kemampuan ekonomi sepadan memiliki kewenangan yang sama dalam mengambil keputusan.

Peningkatan kualitas SDM. SDM perikanan yang berkualitas adalah SDM yang tinggi. Untuk mencapai tujuan itu maka harus ada upaya perubahan pada semua aspek, baik *kognetif, afektif* dan *psikomotorik.* Oleh karenanya upaya itu harus dilakukan oleh segenap komponen dalam masyarakat terutama para wanita pesisir. Menurut Kusnadi (2008:101) sumber daya wanita pesisir yang berkualitas merupakan kunci bagi produktifitas nasional dan menguatkan daya saing bangsa di bidang ekonomi dan sosial terutama di era global yang semakin kompetitif.

Perkembangan aktivitas para wanita Tambaklorok yang semakin meningkat intensitasnya telah mendorong pemerintah melalui dinas-dinasnya untuk melakukan pendampingan, penyuluhan dan pelatihan kewirausahaan. Program-program itu bertujuan agar para wanita Tambaklorok memiliki pemahaman dan kepekaan melihat potensi SDA diwilayahnya sebagai mata pencaharian alternatif. Pada tanggal 2 Oktober 1999 ibu Tumirah sebagai ketua KUB Mina Karya telah mengikuti penyuluhan bagi pengusaha makanan dan minuman industri rumah tangga yang diselenggarakan oleh Dinas Kesehatan. Setelah Ibu Tumirah melakukan diseminasi pada para warga maka mereka para pengrajin terasi tergerak dan bersepakat untuk mendaftarkan produk olahan mereka. Dinas Kesehatanpun akhirnya memberikan izin tertulis atas kualitas kebersihan dan kesehatan hasil olahan KUB tersebut. Dengan demikian kegiatan tersebut telah memberikan pengetahuan baru kepada para wanita yang melalkukan pengolahan ikan di Tambaklorok untuk terus menjaga kualitas kebersihan dan kesehatan produknya. Hal yang sama disampaikan Ibu Khotijah ketua KUB Mina Asri. Beberapa penyuluhan yang dilakukan oleh pemerintah telah memberikan pengetahuan baru kapada para wanita setempat, terutama menjaga kebersihan proses produksi. Setiap unit pengolahan ikan panggang secara berangsur-angsur telah mengganti dapur mereka yang semula berupa bilik bambu dengan lantai tanah menjadi tembok batu dengan lantai keramik.

H. Penutup

Modernisasi perikanan yang telah dicanangkan oleh pemerintah Orde Baru membawa dampak yang sangat signifikan terhadap kemajuan kesejahtraan para keluarga nelayan Tambaklorok. Sejak dicanangkannya program itu maka aktivitas kaum wanitanya menjadi meningkat. Mereka dapat melaksanakan dua aktivitasnya sekaligus, yakni didasarkan pada peran tradisional/ domestik dimana dalam hal ini para wanita melakukan aktivitasnya sebagai ibu rumah tangga. Yang kedua yaitu peran transisi dimana para wanita melakukan aktivitasnya dalam sektor publik. Dalam hal ini para wanita Tambaklorok melakukan pekerjaan sebagai pedagang ikan dalam berbagai tingkatan, mulai yang kecil, menengah sampai pedagang pengepul,

bahkan memiliki pabrik pengupasan rajungan dan udang. Selain itu wanita Tambaklorok memiliki aktivitas sebagai pengolah hasil perikanan mulai pembuat terasi, ikan asin dan ikan panggang. Bahkan beberapa dari mereka membuka jualan di warung kelontong untuk menyediakan perbekalan nelayan bekerja dan kebutuhan sehari-hari keluarga nelayan.

Perkembangan aktivitas para wanita Tambaklorok dilatarbelakangi oleh beberapa faktor yakni 1) faktor ekonomi, 2) meraih status sosial, 3) mengisi waktu luang dan 4) tradisi turun-temurun. Kegiatan para wanita Tambaklorok sebenarnya telah berjalan seiring dengan penggunaan teknologi perikanan setempat. Perkampungan dermaga Tambaklorok telah ada sejak masyarakat nelayan itu muncul pada era 1940-an hingga menjelang kemerdekaan.

Perkembangan aktivitas para wanita mengalami pasang surut sesuai dengan keadaan yang terjadi di Tambaklorok. Pada era sebelum tahun 1973 dimana toknologi masih sederhana, maka aktifitas para wanita juga lebih sederhana. Mereka bekerja sebagai bakul kecil (pengecer) dan bakul besar (penampung). Dan sebagian mengolah hasil tangkapan dengan teknologi yang seadanya. Pada era motorisasi (tahun 1974-1980) ditandai dengan modernisasi di Tambaklorok pada tahun 1974 menyebabkan meningkatnya jumlah tangkapan nelayan setempat. Akibatnya usaha dagang dan pengolahan ikan para wanita Tambaklorok juga meningkat. Pada era beroperasinya cantrang, seine sampai mini *trowl* (tahun 1980-1990). Pada periode ini dapat dikatakan masa pertumbuhan aktivitas wanita Tambaklorok. Setelah jaring *trowl* dilarang aktivitas kenelayanan semakin bergairah. Hal ini otomatis berdampak pada semakin meningkatnya aktivitas para wanita. *Era meluasnya jaring arad dan melemahnya TPI (tahun 1990-2000)*. Pada era ini sebagian besar nelayan Tambaklorok terutama nelayan *soppek* tidak melelangkan hasil tangkapannya di TPI dan memilih menyetorkan langsung kepada *bakul* atau menjualnya langsung ke pasar setempat. Ini berarti aktivitas para wanita menjadi meningkat setelah kegitan di TPI melemah. Terlebih lagi setelah dibentuk Kelompok Usaha Bersama maka aktivitas para wanita benar-benar meningkat baik secara kualitas maupun kuantitas.

Perkembangan aktivitas para wanita dalam perekonomian Tambaklorok telah berdampak secara signifikan dalam kehidupan masyarakat setempat dan keluarga para nelayan masing-masing. Adapun beberapa dampak yang terlihat adalah 1) peningkatan taraf hidup keluarga, 2) perluasan lapangan kerja, 3) perubahan pendangan masyarakat, 4) perubahan pola pembagian kerja, 5) perubahan pengambilan keputusan dan 5) peningkatan kualitas sumber daya manusia.

DAFTAR PUSTAKA

Elizabeth.Roosganda(2007), *Pemberdayaan Wanita Mendukung Strategi Gender Mainstreaming dalam Kebijakan Pembangunan Pertanian di Pedesaan*, (Forum Penelitian Agro ekonomi Vol. 25 No. 2 Desember 2007)

Handuni (1994), *Potensi dan Partisipasi dalam Kegiatan Ekonomi di Pedesaan*, LP3ES: Jakarta

Laporan Dinas Perikanan Kelautan Propinsi Jawa Tengah tahun 1970

Laporan KUD Usaha Mina tahun 1978-1980

Kusnadi (2006). *Perempuan Pesisr*. LKIS: Jakarta.

Kusnadi(2008). *Keberdayaan Nelayan dan Dinamika Ekonomi Pesisir,* Arus Media: Yogyakarta.

Monografi Kelurahan Tanjungmas tahun 1997

Rosaldo M.Z. dan Lamphere (1981), *Men, Women and Change : Para Ibu Berperan Tunggal dan Yang Berperan Ganda*, UI: Jakarta.

Semarang Dalam Angka Tahun 1971,1977 dan 1982

Surat Keputusan Gubernur KDH Tingkat I Jawa Tengah No. Huk/58/1975

Surat Keputusan Walikota Semarang No. 1679/WK/1974 Tangal 26 Desember 1974

Wandi. Gusri (2015), *Rekonstruksi Maskulinitas: Mengauak Peran Laki-laki dalam Perjuangan Kesetaraan Gander,* IAIN Imam Bonjol Padang

Wasino (2007), *Dari Riset hingga Tulisan Sejarah,*UNNES PRESS: Semarang

Widodo. Sutejo K. (2005). *Ikan Layang Terbang Menjulang: Perkembangan Pelabuhan Pekalongan Menjadi Pelabuhan Perikanan Tahun 1900-1990,* Undip: Semarang

DAFTAR NARA SUMBER

No			No		
1	Nama	**Sunarto**	7	Nama	**Rusminah**
	Jenis Kelamin	Laki laki		Jenis Kelamin	Perempuan
	Usia	39 tahun		Usia	64 tahun
	Pekerjaan	Nelayan		Pekerjaan	Pemilik pabrik pengupasan udang
	Pendidikan	SD		Pendidikan	SD
	Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt.03/ 15		Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 04/ 15
2	Nama	**Subowo**	8	Nama	**Suwondo**
	Jenis Kelamin	Laki laki		Jenis Kelamin	Laki laki
	Usia	49 tahun		Usia	48 tahun
	Pekerjaan	Pedagang		Pekerjaan	Nelayan
	Pendidikan	SMP		Pendidikan	SMP
	Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 05/ 12		Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 01/ 13
3	Nama	**Solikin**	9	Nama	**Suwarno**
	Jenis Kelamin	Laki laki		Jenis Kelamin	Laki-laki
	Usia	49 tahun		Usia	52 tahun
	Pekerjaan	Nelayan		Pekerjaan	Nelayan
	Pendidikan	SMP		Pendidikan	SD
	Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 05/		Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 02/

		15			16
4	Nama	**Asropah**	10	Nama	**Khotijah**
	Jenis Kelamin	Perempuan		Jenis Kelamin	Perempuan
	Usia	49 tahun		Usia	49 tahun
	Pekerjaan	Pedagang Ikan		Pekerjaan	Pembuat ikan panggang
	Pendidikan	SD		Pendidikan	SMP
	Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 04/ 15		Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 05/ 13
5	Nama	**Suwaidah**	11	Nama	**Mukrotun**
	Jenis Kelamin	Perempuan		Jenis Kelamin	Perempuan
	Usia	50 tahun		Usia	45
	Pekerjaan	Pedagang Ikan		Pekerjaan	Buruh panggang
	Pendidikan	SMP		Pendidikan	SMP
	Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 03/ 15		Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 05/ 13
6	Nama	**Tumirah**			
	Jenis Kelamin	Perempuan			
	Usia	47 tahun			
	Pekerjaan	Pengrajin terasi			
	Pendidikan	SMP			
	Alamat	Tambakmulyo/ Tambak Lorok Rt. 02/ 16			

GURIHNYA GARAM WANGINYA TEMBAKAU: EKSISTENSI SUMENEP SEBAGAI KOTA PANTAI PADA ABAD XVIII-XIX

Nurul Hidayati Agustin , S.Pd[1]
Guru SMA Negeri 2 Sumenep

A. Latar Belakang

Keberadaan wilayah Madura dan selat Madura sebagai bagian dari Laut Jawa merupakan wilayah yang sangat penting bagi aktivitas pelayaran dan perdagangan laut sejak lama. Sepanjang sejarahnya, wilayah ini telah berperanaktif dalam hubungan antar wilayah-wilayah Nusantara terutama dengan Jawa,baik di bidang politik, ekonomi, agama, maupun budaya yang bersifat integratif.[2]

Dari sisi politik dan ekonomi, wilayah ini tidak terlepas dari aktivitas pelayaran dan perdagangan laut di Pantai Utara Jawa pada khususnya dan Nusantara pada umumnya. Pantai Utara Madura yang merupakan bagian dari kawasan Laut Jawa dan Selat Madura merupakan bagian dari jalur pelayaran dan perdagangan laut antara Malaka dan Maluku. Situasi ini memungkinkan pertumbuhan kota-kota pantai di sekitar Selat Madura seperti Gresik, Surabaya, Pasuruan, Probolinggo, Besuki, Panarukan, Sumenep, Pamekasan dan Bangkalan. [3]

Sumenep yang terletak di ujung Pulau Madura, antara 113Â° 32'54" - 116Â° 16' 48" Bujur Timur dan 4Â° 55' - 7Â° 24' Lintang Selatan, memiliki batas-batas wilayah berikut ini, sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa; sebelah selatan berbatasan dengan selat Madura, sebelah timur berbatasan dengan Laut Jawa/ laut Flores dan sebelah barat berbatasan dengan Pamekasan. Letak yang strategis ini mendukung Sumenep sebagai daerah

---

[1] Peserta guru pendamping terbaik dari provinsi Jawa Timur

[2]Selat Madura merupakan bagian dari laut keluarga "*family sea*" yang digunakan sebagai rute alternatif jalur perdagangan laut Nusantara antara Malaka dan Maluku. Oleh karenanya, secara bersamaan pula selat ini digunakan sebagai rute penyebaran dan perluasan pengaruh kekuasaan politik, agama dan kebudayaan. Sifat integratif ini terutama terlihat jelas di daerah-daerah pantai Selat Madura. Lihat Sutjipto Tjiptoatmodjo, "Kota-kota pantai di Sekitar Selat Madura: Abad XVII sampai medio abad XIX"(Yogyakarta: Disertasi Doktoral Ilmu Sejarah pada Program Pascasarjana UGM, 1983), hlm. 3;13 dan 14.

[2]Letak astronomis kota-kota pantai tersebut antara lain

Nama Kota	Lintang Selatan	Bujur Timur
Gresik	7⁰ 9' 45"	112⁰ 38' 43"
Surabaya	7⁰ 14' 20"	112⁰ 43' 53"
Pasuruan	7⁰ 37' 50"	112⁰ 40' 53"
Besuki	7⁰ 43' 18"	113⁰ 12' 44"
Banyuwangi	8⁰ 12' 50"	114⁰ 22' 32"
Bangkalan	7⁰ 1' 30"	112⁰ 44' 28"
Sumenep	7⁰ 2' 30"	113⁰ 53' 45"

Lihat Sutjipto Tjiptoatmodjo, "Kota-kota pantai di Sekitar Selat Madura: Abad XVII sampai medio abad XIX"(Yogyakarta: Disertasi Doktoral Ilmu Sejarah pada Program Pascasarjana UGM, 1983), hlm. 3.

transit yang disinggahi banyak kapal dan perahu baik dari nusantara maupun dari luar negeri.

Ruang lingkup spasial penelitian ini adalah Sumenep yang tumbuh pada abad 18 dan berkembang menjadi kota pantai pada abad ke-19. Selain itu, kajian ini mendeskripsikan peranan bandar kalianget dan Prenduan sebagai pelabuhan transit yang banyak disinggahi kapal-kapal.

Lingkup temporal kajian karya tulis ini adalah abad ke-18 pada masa diangkatnya Tumenggung Ario Notokusumo, yaitu pada masa dibangunnya Keraton, Masjid Jamik, dan Asta Tinggi sebagai syarat munculnya kota. Namun demikian, pembatasan ini tidak kaku sehingga tidak mengabaikan peristiwa-peristiwa lain yang mendahului dan mendasari periode yang dikaji pada karya tulis ini.

Ruang lingkup karya tulis ini adalah kajian sejarah maritim yang difokuskan pada munculnya Sumenep sebagai kota pantai pada abad ke-XVIII hingga abad XIX. Rentang waktu antara abad XVIII sampai abad XIX menjadi sangat menarik karena pada periode tersebut Sumenep mengalami perkembangan pada perdagangannya.

Berdasarkan latar belakang dan batasan masalah yang diuraikan di atas, rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini yaitu bagaimana kondisi kota pantai Sumenep pada abad XVIII-XIX? bagaimana aktifitas bandar-bandar kota pantai Sumenep selama abad XVIII-XIX?

Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengetahui Kota Pantai Sumenep dan juga mengetahui dinamika Bandar-bandar di Sumenep pada abad XVIII – XIX, sedangkan manfaat yang diharapkan dari tulisan ini antara lain sebagai sarana belajar penulis dalam mengaplikasikan teori maupun konsep dari berbagai disiplin ilmu dalam rangka pengembangan diri. Selain itu, hasil penulisan ini dapat digunakan sebagai acuan untuk melakukan penelitian lanjutan. Tulisan ini juga diharapkan menjadi sumber informasi bagi masyarakat agar lebih mencintai dan memahami sejarah bangsa khususnya daerah lokal, sehingga sikap dan perilaku masyarakat setempat kedepannya berdsarkan nilai-nilai sejarah.

penulisan karya ilmiah ini dalam menggunakan metode penelitian sejarah melalui pendekatan sejarah sosial dengan bentuk penulisan deskriptif naratif. Langkah-Iangkahnya terdiri dan lima tahap, yaitu: (1) pengumpulan sumber, (2) verifikasi (krilik sejarah, keabsahan sumber), (3) interpretasi: analisis dan sintetis, serta (4) historiografi.[4]

Sumber data yang digunakan dalam penulisan ini yaitu sumber data primer, yang berupa data artefaktual yang berwujud bangunan masjid Jamik Sumenep, Asta Tinggi dan Keraton. Selain itu penelitian ini menggunakan sumber data sekunder, yang meliputi sumber data tekstual, berupa buku-buku yang berkaitan dengan sejarah Madura dan sejarah kemaritiman. Prosedur pengumpulan data pada penulisan ini menggunakan tahapan-tahapan yang meliputi tahap obeservasi dan

[4]Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: PT. Benteng Pustaka), hlm. 90.

penelusuran data kepustakaan. Observasi merupakan pengumpulan data artefaktual yang berupa sumber data arsitektural/ teknik survey. Dalam penelitian ini, observasi dilakukan dengan mengamati benda-benda artefaktual yang berkaitan dengan kota pantai Sumenep pada abad 18 yaitu masjid jamik, Keraton dan asta tinggi Sumenep. Metode kepustakaan dilakukan melalui *library research.* Teknik ini dimaksudkan sebagai sarana untuk menjelaskan deskripsi data yang diperoleh dari objek sejarah, serta melengkapi beberapa kekurangan yang tidak ditemui pada kedua tahapan sebelumnya.

Setelah proses pengumpulan data maka tahap selanjutnya adalah tahap analisis dan interpretasi data. Sebelum melakukan analisis dan interpretasi data, penulis terlebih dahulu melakukan klasifikasi data untuk mempermudah penulis pada tahap selanjutnya. Analisis pada penelitian ini menggunakan analisis kualitatif yang dilakukan meliputi tiga tahap yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Setelah interpretasi selesai, maka tahap terakhir yang dilakukan adalah historiografi.

II. Perkembangan Sumenep dari Masa Ke Masa

Salah satu faktor yang mendorong pertumbuhan kota pertama di Indonesia adalah peningkatan perdagangan kelautan Asia secara umum pada abad ke-13 dan ke-14 semenjak munculnya kerajaan-kerajaan Islam yang mayoritas terletak di daerah pesisir. Terjadinya kemudahan berinteraksi antar pedagang berdampak pada kehidupan sosial kota pantai yaitu lebih bersifat terbuka, dinamis dan mudah menyesuaikan diri dengan kebudayaan lain. Hal ini terlihat pada heterogenitas penduduk kota yang hidupnya saling berdampingan.[5]

Keberadaan kota-kota pantai mulai terlihat perkembangannya sekitar abad ke 17 ketika mendapat dukungan dari pemerintah Hindia Belanda, salah satunya di bidang arsitektur. Sehingga berpengaruh terhadap ciri-ciri morfologi tatakota pada masa pertumbuhan dan perkembangan Islam di Nusantara seperti adanya pasar, tempat peribadatan, perkampungan dan keraton.[6]

A. Penduduk Kota Sumenep abad XVIII-XIX

---

[5]Perbedaan yang menyolok antara kota pantai dan kota pedalaman adalah sifat heterogen yang terdapat pada penduduk kota pantai akibat terjalinnya hubungan yang luas dengan bangsa-bangsa lain, yang tidak ditemukan pada penduduk kota pedalaman. Lihat Sutjipto Tjiptoatmodjo, "Kota-kota pantai di Sekitar Selat Madura: Abad XVII sampai medio abad XIX"(Yogyakarta: Disertasi Doktoral Ilmu Sejarah pada Program Pascasarjana UGM, 1983), hlm. 236.Lihat juga Handinoto. *Aristektur dan Kota-kota di Jawa pada masa Kolonial.* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010) hlm. 423

[6]LihatRaja Jusmartinah. "Sejarah Perkembangan Kota"(Buku Ajar Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan. (Surabaya: Universitas PGRI Adibuana 2009), hlm. 60

Pada masa pemerintahan Raffles (sekitar tahun 1815) daerah Sumenep dibagi menjadi 6 distrik, antara lain distrik Kota, distrik Jabakota, distrik Temor Daya, distrik Temor laut, distrik Barat-daya, distrik Barat Laut. (289). Kepala distrik kota Sumenep berkedudukan di kampung Pamolokan, kepala distrik jabakota berada di kampung Pecinan, kepala distrik Temor-daya di di desa Batang-Batang, kepala distrik Temor laut di desa Balatu, kepala distrik Barat-Daya di desa Duka, sedangkan kepala distrik Barat Laut, berkedudukan di desa Guluk-Guluk. [7]

Pada tahun 1815 hampir sekitar enam persen dari penduduk terdiri dari orang-orang asing. Hampir dua per tiga penduduk yang berasal dari luar Madura bertempat tinggal di kabupaten Sumenep. Mereka adalah orang Cina, *peranakan,* orang Melayu, orang Arab dan orang Bugis. Orang-orang Cina dan Arab bertempat tinggal di daratan Sumenep, orang-orang Melayu dan Bugis kebanyakan berada di pulau-pulau dekat pantai dan di sebelah timur Madura. Kehadiran orang-orang asing yang cukup banyak menandakan adanya perdagangan yang ramai di masa itu.[8]

Catatan penduduk pada tahun 1815 di daerah Sumenep terdiri dari penduduk pribumi 91. 661 jiwa, Cina 3.102 jiwa, Timur Asing 1. 474 jiwa, dan orang Eropa 327 jiwa. Tahun 1836 jumlah penduduk 132.762 jiwa. Tahun 1839 jumlah penduduk meningkat menjadi 150.000 jiwa. Sedangkan tahun 1846 jumlah tersebut melonjak menjadi 185.713 jiwa. Pada tahun 1856 penduduk Kabupaten Sumenep meningkat menjadi 205.759 jiwa dengan rincian sebagai berikut yaitu penduduk pribumi sebanyak 195.225 jiwa, Cina 3.759, Arab 727 jiwa, Melayu 4.420, India 37 jiwa dan Eropa 283 jiwa.[9] Dari angka-angka tersebut dapat diketahui bahwa dalam jangka waktu 20 tahun penduduk nonpribumi mengalami pertambahan. Hal ini dimungkinkan karena masyakat kota pantai yang lebih bersifat terbuka dan mudah menyesuaikan diri dengan kebudayaan lain.

Keraton Sumenep yang letaknya di ibukota memiliki 22 kampung dan desa yang terdiri dari 19 kampung Madura, 1 kampung Cina, 1 kampung Arab dan 1 kampung Melayu. Tempat kediaman orang-orang Eropa terletak beberapa kilometer dari Keraton, di dekat benteng yang telah dibangun pada masa VOC dengan 300 penduduk lebih terutama oleh orang Indo Eropa. [10] Adanya heterogenitas dalam masyarakat Sumenep melahirkan integritas yang tertuang pada arsitektur beberapa bangunan di pusat kota Sumenep, seperti Masjid Agung, Keraton dan Asta Tinggi.

Masjid Agung kota Sumenep memiliki arsitektur yangkaya dengan percampuran budaya. Gapura yang bercorak khas Cina hingga hiasan di puncak gapura yang mirip ornamen pada tempat ibadah Buddha. Ketika

[7]Sutjipto Tjiptoatmodjo (1983), *op. cit*, hlm. 289-290

[8]Huub de Jonge, *MADURA Dalam Empat Zaman: Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam*(Jakarta: PT. Gramedia, 1989), hlm. 26-27

[9]Sutjipto Tjiptoatmodjo (1983), *op. cit*, hlm. 290

[10]Huub de Jonge 1989, *op. cit*, hlm. 29

akan memasuki masjid utama terdapat pintu masjid yang motif pahatannya pada pintu terdaptasi dari motif ukiran gaya Jawa, Bali, China dan Madura. Adapu ruangan utama masjid jamik memiliki 13 tiang pasak dimana ornamen bagian atas tiang yang berbentuk segi delapan mengadopsi dari budaya masjid di daerah Timur Tengah, Afrika dan Eropa. Mihrab dan mimbar masjid didominasi dengan keramik dinding asal china. Atapnya berbentuk tumpang yang memperilhatkan pengaruh kepercayaan sebelumnya yang masih dihomati.[11]

Keterbukaan Sumenep dengan negara-negara luar juga terbukti padapintu gerbang Keraton yang merupakan percampuran budaya animisme atau yang dikenal dengan style tumpang dan gaya Inggris. Selain itu, gapura di Asta Tinggi Sumenep telah dipengaruhi bentuk bangunan Inggris dengan ukiran pada dinding kayu berpola kepala naga, *ghunongan* dan *kerawang* merupakan bentuk percampuran budaya Cina dan Madura.

B. Dinamika Bandar-bandar di kota pantai Sumenep abad XVIII-XIX

a. Prenduan

Perbandingan antara curah hujan dan kondisi tanah secara umum menjadikan Madura tidak memiliki banyak wilayah subur untuk pertanian sawah terutama di dataran-dataran rendah bagian selatan. Sementara, di dataran tinggi terdapat wilayah-wilayah yang memungkinkan untuk pertanian permanen maupun sementara dikarenakan curah hujan lebih tinggi dan komposisi tanah berupa aluvial dan tanah liat bercampur kapur sehingga sebagian besar tanah pertanian di Madura diolah berdasarkan sistem tegalan.[12]

Secara adminitratif desa Prenduan termasuk dalam wilayah Kecamatan Peragaan di sebelah barat daya Kabupaten Sumenep yang luasnya 4,5 km^2.Desa Prenduan selain terletak pada teluk yang paling besar di pulau Madura, juga terletak di jalan besar pantai selatan yang menghubungkan antara kota Pamekasan dan Sumenep.Melihat letaknya yang menguntungkan dapat dipastikan bahwa desa tersebut telah berabad-abad usianya dan telah menjadi tempat dagang yang penting. Setidaknya desa itu telah ada pada zaman kekuasaan Mataram pada abad ke-17. Sebagaimana terdapat dalam kronik Jawa bahwa diperkirakan pada tahun 1670, seorang warga Keraton Sumenep dengan 700 prajurit berkemah di desa itu sebelum bergabung dengan Trunojoyo.[13]Desa Prenduan juga disebut pada salah satu sumber Eropa yaitu pada kontrak pertama yang dibuat VOC dengan Sumenep pada tahun 1746 dimana desa tersebut merupakan bandar.[14]

[11] Abdurrahman, *Pengantar Sejarah Jawa Timur* (Sumenep:*sun*). hlm. 167-168

[12]Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris: Madura 1850- 1940* (Yogyakarta: Mata Bangsa, 2002), hlm.31

[13]Abdurrahman, *Sedjarah Selajang pandang*(Sumenep:*sun*). hlm. 21

[14]Huub de Jonge 1989, *op. cit*, hlm. 107

Prenduan merupakan tempat yang paling penting antara ibukota Sumenep dan Pamekasan. Hal ini terlihat dari banyak pedagang Cina dan pribumi yang memiliki berbagai perahu sebagai alat transportasi ke daerah Surabaya dan daerah-daerah di sekitar Jawa Timur. Produk-produk ekspor yang penting adalah minyak kelapa, bawang merah, kacang, gula siwalan dan tembakau.Selain itu penangkapan ikan merupakan sumber pendapatan yang penting bagi penduduk Prenduan.[15]

Perdagangan sebagian besar dilakukan di luar Madura. Perdagangan tembakau selain di Madura juga dipasarkan ke Bali yang dibawa oleh orang Bugis dan orang Makassar yang khusus beroperasi dari kota Sumenep. Mereka terutama membeli temabakau *susur*. Sebagian dari tembakau *susur* dibawa melalui Sepudi dan kepulauan Kangeanyang merupakan pangkalan dan tempat tinggal para pedagang ini. Perdagangan tembakau ke Jawa, dikuasai oleh para pedagang Madura dan Cina dari pantai selatan. Selain tembakau, Prenduan memiliki lahan yang luas dengan pohon-pohon siwalan. Dari air nira dibuatkan gula yang dijadikan bahan untuk membuat kecap. Hasilnya diekspor terutama ke Jawa timur. Adapun pendistribusiannya menggunakan perahu-perahu lokal untuk mengangkut barang dagangan mereka ke pulau-pulau lain karena perahu-perahu Madura menempati tempat terkemuka dalam pelayaran di Nusantara. [16]

Ramainya desa Prenduan sebagai bandar perdagangan, melahirkan para pedagang yang handal dan disegani oleh pemerintah Belanda. Gemma merupakan salah seorang pedagang yang sangat terkenal di desa Prenduan pada pertengahan abad ke-19. Beliau adalah pedagang palawija dan kebutuhan penduduk sehari-hari dengankekayaan kategori sangat kaya dan memiliki hubungan baik dengan keluarga Keraton kerajaan. [17].

b. Kalianget

Adanya istilah Madura sebagai pulau garam tidak terlepas dari perkembangan industri garam sejak zaman kolonial. Perkembangan produksi garam yang pesat didukung oleh kondisi topografi dari Pulau Madura yang memiliki garis pantai cukup panjang. Iklim disini juga cenderung kering dan kondisi permukaan tanah didominasi oleh susunan batu kapur dan endapan kapur, dengan lapisan aluvial laut di sepanjang pantai. Batu gamping dan batu lempung yang tersingkap di pesisir dan perairan dangkal akan mengalami pelapukan baik oleh cuaca maupun gelombang. Proses pelapukan secara berangsur berdampak pada pengkayaan komposisi mineral air laut. Pelapukan dari masing-masing jenis batuan tersebut memperkaya kandungan kalsium (Ca), natrium (Na) dan Kalium (K) pada garam yang dihasilkan. Sebaran mineral-mineral tersebut menjadi salah satu alasan garam yang dihasilkan di pesisir Madura memiliki kualitas yang bagus. Produksi garam dilakukan hanya terbatas pada pesisir selatan karena memiliki dua faktor alam yang mendukung. Pertama, pantai selatan merupakan wilayah pesisir yang memiliki kadar garam yang tinggi. Kedua, pengaruh angin gending dari Probolinggo

[15]Huub de Jonge 1989, *op. cit*, hlm. 88;107;109

[16]Huub de Jonge 1989, *op. cit*, hlm. 44; 88; 146; 175

[17] Jamaluddin Kafie, *Biografi K.H.A. Djauhari Chotib 1905-1971.* (Prenduan Sumenep: Pondok Pesantren Al-Amien Prenduan, 1997) hlm. 6

yang berembus dari arah selatan ke wilayah Madura mempercepat proses kristalisasi air laut menjadi garam.[18]

Salah satu produksi terpenting di Madura adalah garam. Sejak lama garam menjadi komoditas perdagangan laut yang berasal dari wilayah ini walaupun bukan penghasilan tertua. Garam diperdagangkan baik untuk kebutuhan industri pengolahan ikan yang sederhana sejak abad ke-9 maupun untuk keperluan bumbu makanan yang telah menjangkau seluruh Nusantara. Pada abad ke-17, selain tembakau dan beras, garam merupakan komoditas utama perdagangan di Jawa. [19]

Pembuatan garam di Madura telah berlangsung sebelum VOC datang. Tempat-tempat dimana orang-orang membuat garam sering dinamakan *zoutnegorizen,* sedangkan pada masa pemerintahan kolonial orang lebih banyak menyebutnya *zoutlanden.* Akan tetapi dua istilah itu menunjuk pada nama daerah-daerah pembuatan garam yaitu kawasan yang terletak dekat Bunder di Pamekasan, dekat Krampon di Sampang dan kawasan terbesar berada dekat Kalianget di Kabupaten Sumenep. [20]

Adanya daerah-daerah pembuatan garam yang begitu luas di Kalianget menginspirasi Pemerintahan Kolonial Belanda untukm membangun bandar di Kalianget. Bandar ini merupakan pintu gerbang perekonomian Madura Timur dan merupakan pelabuhan satu-satunya yang menghubungkan wilayah daratan Sumenep dengan wilayah pulau-pulau yang ada disekitarnya, seperti Pulau Kangean, Pulau Sapudi dan beberapa daerah di Jawa, bahkan aktivitas pelayaran dan perdagangan laut di Pantai Utara Jawa pada khususnya dan Nusantara pada umumnya.

Sebuah fakta yang menguatkan keberadaan garam sebagai penghasilan utama masyarakat Kalianget dan komoditas ekspor pada tahun 1812, penduduk setempat memiliki sebanyak 3.765 buah perahu pribadi dengan total muatan 15.230 ton garam bersandar di pelabuhan Kalianget dan pada 1813 meningkat menjadi 4.752 perahu dengan total muatan 33.769 ton garam.[21] Hal ini membuktikan bahwa bandar di Kalianget sangat penting dalam pendistribusian garam sebagai salah satu komoditas utama di Madura.

III. Penutup

A. Kesimpulan

Keberadaan Kota pantai di Indonesia mulai berkembang setelah berkembangnya kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia yang sebagian besar memilih daerah pantai sebagai pusat kerajaan. Kota pantai semakin tampak terlihat setelah didukung oleh pemerintahan Hindia Belanda memperkenalkan budaya kota kepada masyarakat pantai kala itu.

Sumenep merupakan salah satu kabupaten di wilayah Madura yang dapat dikategorikan sebagai Kota pantai. Prespektif ini dapat dibuktikan dari berbagai syarat yang dipenuhi sumenep sebagai Kota pantai. Pertama, Letak Sumenep yang strategis

[18]Kuntowijoyo 1989, *op. cit*, hlm. 396

[19]Huub de Jonge, *Garam, Kekerasan, dan Aduan Sapi* (Yogyakarta: LkiS, 2012), hlm.38

[20]Parwoto, *Monopoli Garam di Madura 1905-1920.* (Yogyakarta: Tesis S2 Program Studi Sejarah Jurusan ilmu-ilmu Humaniora pada Program Pascasarjana UGM, 1996), hlm. 52

[21]Kuntowijoyo 1989, *op. cit,* hlm. 421

pada saat itu menarik para pedagang dari bangsa Arab, Cina, Melayu dan Bugis untuk berbondong-bondong mendatangi dan mendiami kawasan pantai dan pusat kota, sebagian lagi memilih untuk mengembangkan daerah kepulauan seperti Bugis yang memilih untuk tinggal di Pulau Kangean dan Sepudi. Heteregenitas masyarakat Sumenep merupakan salah satu syarat sebagai Kota yang dikategorikan sebagai kota pantai. Kedua, terdapat dua Bandar besar sebagai pusat perdagangan pada masa itu, yaitu abad 18 sampai 19. Prenduan dan kalianget. Prenduan sebagai pusat perdagangan dengan komoditas siwalan, palawija dan tembakau. Yang tersebut di akhir adalah komoditas utama yang pada saat itu dikirim ke Jawa dan Bali. Sedangkan di kalianget, mengedepankan garam sebagai komoditasnya. Garam merupakan bahan penting sebagai bahan pengawet makanan dan bumbu dapur. Tercatat pada tahun 1813 Kalianget mampu memproduksi garam sebanyak 33 ribu ton. Ada perbedaan komoditas antara Prenduan dan Kalinget, hal ini diakibatkan karena letak geografis dan kondisi tanah yang berbeda antara keduanya. Berdasar paparan di atas, mulai abad ke 18 hingga 19 Sumenep merupakan kota pantai yang perkembangannya dapat dikategorikan signifikan.

Daftar Pustaka

Abdurrahman. 1971. *Sejarah Madura Selayang Pandang.* Sumenep: *sun*

Abdurrahman, 1971. *Pengantar Sejarah Jawa Timur.* Sumenep:*sun*.

Handinoto. 2010. *Aristektur dan Kota-kota di Jawa pada masa Kolonial.* Yogyakarta: Graha Ilmu,

Jonge, Hubb de. 1989. *Madura dalam Empat Zaman:Pedagang Perkembangan Ekonomi dan Islam.* Jakarta: Gramedia

Jonge, Hubb de. 2012. *Garam Kekerasan dan Aduan Sapi.* Yogyakarta: LKiS

Jusmartinah, Raja. 2009. *Sejarah Perkembangan Kota*. Surabaya: (Buku Ajar Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan. Universitas PGRI Adibuana .

Kafie, Jamaluddin. 1997. *Biografi K.H.A. Djauhari Chotib 1905-1971.* Prenduan: Pondok Pesantren Al-Amien Prenduan

Kuntowijoyo, 1993. *Pengantar Ilmu Sejarah.* Yogyakarta: PT. Benteng Pustaka.

Kuntowijoyo. 2002. *Perubahan Sosial dalam masyarakat Agraris Madura 1850-1940.* Yogyakarta: Mata bangsa.

Moleong, L. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Bandung: Remaja Rosda Karya

Parwoto, 1996. *Monopoli Garam di Madura 1905-1920.* Yogyakarta: Tesis S2 Program Studi Sejarah Jurusan ilmu-ilmu Humaniora pada Program Pascasarjana UGM.

Syafi'i, Imam. 2013.*Dari Selat Menuju Samudera Luas: Rivalitas Pengangkutan Garam Madura, 1912-1980.*Semarang: Disertasi Ilmu Sejarah Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.

Tjiptoatmojo,F. A Sutjipto. 1983.*Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura Abad XIX sampai Medio Abad XIX*. Jogjakarta: (Disertasi Doktoral Ilmu Sejarah pada Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 1983).

Zulkarnain, dkk. 2003. *Sejarah Sumenep.* Sumenep*: sun*